

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

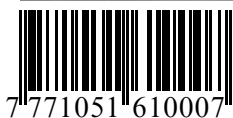
COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 2 novembre 2016

(14^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

Secrétaires :

Mme Corinne Bouchoux, MM. Bruno Gilles, Jackie Pierre.

1. **Procès-verbal** (p. 16439)
2. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 16439)
3. **Commission mixte paritaire** (p. 16439)
4. **Engagement de la procédure accélérée pour l'examen d'un projet de loi** (p. 16439)
5. **Souhaits de bienvenue à une délégation parlementaire** (p. 16439)
6. **Stabilisation du droit de l'urbanisme.** – Suite de la discussion et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 16439)

Explications de vote sur l'ensemble (p. 16440)

M. Jean-Pierre Bosino

M. Jean-Claude Requier

M. Jean-Marie Bockel

M. Joël Labbé

M. Marc Daunis

M. Rémy Pointereau

Ouverture du scrutin public solennel (p. 16445)

Suspension et reprise de la séance (p. 16445)

Proclamation du résultat du scrutin public solennel (p. 16445)

Adoption, par scrutin public, de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

M. Jean-Vincent Placé, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification

Suspension et reprise de la séance (p. 16447)

PRÉSIDENTE DE MME FRANÇOISE CARTRON

Secrétaires :

Mme Frédérique Espagnac, M. Bruno Gilles.

7. **Dépôt de documents** (p. 16447)
8. **Ratification d'une ordonnance modifiant le code du sport.** – Adoption définitive en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 16447)

Discussion générale :

M. Thierry Braillard, secrétaire d'État auprès du ministre de la ville, de la jeunesse et des sports, chargé des sports

M. Michel Savin, rapporteur de la commission de la culture

Mme Christine Prunaud

M. François Fortassin

M. Claude Kern

Mme Corinne Bouchoux

M. Jean-Jacques Lozach

Clôture de la discussion générale.

Articles 1^{er}, 2, 2 *bis* et 3 – Adoption. (p. 16454)

Vote sur l'ensemble (p. 16454)

M. Alain Néri

Adoption définitive du projet de loi dans le texte de la commission.

9. **Transport public particulier de personnes.** – Discussion en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission (p. 16455)

Discussion générale :

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargée des transports, de la mer et de la pêche

M. Jean-François Rapin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire

M. Guillaume Arnell

M. Vincent Capo-Canellas

M. Jean Desessard

M. Jean-Jacques Filleul

Mme Évelyne Didier

M. Cyril Pellevat

M. Jean-Yves Roux

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 16469)

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État

Amendements identiques n^{os} 2 rectifié *bis* de M. Patrick Chaize et 8 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – Adoption, par scrutin public, des deux amendements.

Amendement n^o 34 de Mme Évelyne Didier. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 44 du Gouvernement. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 62 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 41 de M. Cyril Pellevat. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 20 de M. Michel Bouvard. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 35 de Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 21 de M. Michel Bouvard et 42 de M. Cyril Pellevat. – Rejet des deux amendements.

Amendement n^o 56 du Gouvernement et sous-amendement n^o 63 de la commission. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n^o 37 de Mme Évelyne Didier. – Devenu sans objet.

PRÉSIDENCE DE MME JACQUELINE GOURAULT

Amendement n^o 36 de Mme Évelyne Didier. – Retrait.

Amendement n^o 46 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 59 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 45 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

10. Communication relative à une commission mixte paritaire (p. 16481)

Suspension et reprise de la séance (p. 16481)

11. Demande de création d'une commission d'enquête (p. 16481)

12. Mise au point au sujet de votes (p. 16481)

Mme Odette Herviaux ; Mme la présidente.

13. Transport public particulier de personnes – Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 16481)

Article 2 (*supprimé*) (p. 16481)

Amendement n^o 58 de la commission. – Après une demande de priorité de la commission, adoption de l'amendement rétablissant l'article.

Amendement n^o 11 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 38 rectifié de Mme Évelyne Didier. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n^{os} 17 de M. Jean-Jacques Filleul et 47 du Gouvernement. – Devenus sans objet.

Article 3 (p. 16486)

Amendements identiques n^{os} 23 de M. Michel Bouvard et 43 de M. Cyril Pellevat. – Rejet des deux amendements.

Amendement n^o 49 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n^o 48 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 *bis* (p. 16487)

Amendement n^o 14 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 4 (p. 16488)

Amendement n^o 26 de M. Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n^o 7 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – Retrait.

Amendement n^o 50 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n^o 64 de la commission. – Retrait.

Amendement n^o 12 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 19 de M. Joël Guerriau. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 53 du Gouvernement. – Rejet.

Suspension et reprise de la séance (p. 16491)

Amendement n^o 60 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 57 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 51 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 61 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 4 (p. 16493)

Amendement n° 5 rectifié *bis* de M. Patrick Chaize. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 16 rectifié de M. Guillaume Arnell. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 54 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 5 (p. 16496)

Amendement n° 28 de M. Michel Bouvard. – Retrait.

Amendement n° 13 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Retrait.

Amendements identiques nos 39 de Mme Évelyne Didier et 52 du Gouvernement. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 32 rectifié de M. Michel Bouvard. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 5 (p. 16501)

Amendement n° 30 de M. Michel Bouvard. – Rejet.

Article 6 (*supprimé*) (p. 16502)

Article 7 (p. 16502)

Amendement n° 3 de M. François Commeinhes. – Non soutenu.

Adoption de l'article.

Article 7 *bis* – Adoption. (p. 16502)

Article additionnel après l'article 7 *bis* (p. 16502)

Amendement n° 33 de Mme Marie-Pierre Monier. – Retrait.

Article 8 (p. 16503)

Amendement n° 31 rectifié de M. Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n° 29 rectifié de M. Michel Bouvard. – Retrait.

Amendement n° 18 de M. Jean-Jacques Filleul. – Adoption. Adoption de l'article modifié.

Article 9 (*suppression maintenue*) (p. 16506)

Vote sur l'ensemble (p. 16506)

M. Guillaume Arnell

M. René-Paul Savary

M. Jean-Yves Roux

Mme Nicole Bricq

M. Vincent Capo-Canellas

Mme Évelyne Didier

M. Jean Desessard

Adoption de la proposition de loi dans le texte de la commission modifié.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État

M. Jean-François Rapin, rapporteur

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

14. Ordre du jour (p. 16509)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

Secrétaires :
Mme Corinne Bouchoux,
MM. Bruno Gilles, Jackie Pierre.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu intégral de la séance du jeudi 27 octobre a été publié sur le site internet du Sénat.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

2

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

M. le président. J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Lionel Cherrier, qui fut sénateur de la Nouvelle-Calédonie de 1974 à 1983.

3

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la demande de réunion d'une commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2016-462 du 14 avril 2016 portant création de l'Agence nationale de santé publique et modifiant l'article 166 de la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé.

Il sera procédé à la nomination des représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire selon les modalités prévues par l'article 12 du règlement.

4

ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE POUR L'EXAMEN D'UN PROJET DE LOI

M. le président. En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi autorisant la ratification de l'accord de passation conjointe de marché en vue de l'acquisition de contre-mesures médicales, déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 8 septembre 2016.

5

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE

M. le président. Mes chers collègues, j'ai le très grand plaisir de saluer, au nom du Sénat tout entier, la présence, dans notre tribune officielle, de M. Stephan Toscani, ministre des finances et des affaires européennes du Land de Sarre et membre du Bundesrat. *(Mmes et MM. les sénateurs, ainsi que M. le secrétaire d'État chargé de la réforme de l'État et de la simplification, se lèvent.)*

Nous sommes particulièrement sensibles à l'intérêt et à la sympathie qu'il porte à notre institution.

M. Toscani est accompagné par nos collègues Catherine Troendle, présidente de notre groupe d'amitié France-Allemagne, Alain Gournac, vice-président du groupe, et Claudine Lepage, vice-présidente du groupe.

Demain, je recevrai la nouvelle présidente du Bundesrat, Mme Malu Dreyer, qui est présidente de la Rhénanie-Palatinat.

Au nom du Sénat de la République, je souhaite la bienvenue à cette délégation et je forme des vœux pour que ces journées consacrées aux liens déjà très forts entre nos deux assemblées et nos pays nous permettent de les renforcer encore. *(Applaudissements.)*

6

STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

Suite de la discussion et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

M. le président. L'ordre du jour appelle les explications de vote des groupes et le vote par scrutin public solennel sur la proposition de loi portant accélération des procédures et

stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement (proposition n° 770 [2015-2016], texte de la commission n° 21, rapport n° 20).

Mes chers collègues, je veux souligner l'importance du sens que revêt pour nous un vote solennel sur une proposition de loi consacrée au sujet majeur de la simplification des normes – enfin !

Avant de passer au scrutin, je vais donner la parole à ceux de nos collègues qui ont été inscrits pour expliquer leur vote.

Explications de vote sur l'ensemble

M. le président. J'indique au Sénat que la conférence des présidents a fixé, à raison d'un orateur par groupe, à sept minutes le temps de parole attribué à chaque groupe politique, les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe disposant de trois minutes.

La parole est M. Jean-Pierre Bosino, pour le groupe communiste républicain et citoyen. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

M. Jean-Pierre Bosino. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cette proposition de loi issue du groupe de travail sur la simplification du droit de l'urbanisme, de la construction et des sols est, cette fois, un vrai texte de simplification, travaillé – il faut le dire – en bonne intelligence, et nous en sommes globalement plutôt satisfaits.

Je souhaite, encore une fois, saluer le travail réalisé par les auteurs de la proposition de loi, Marc Daunis et François Calvet, et l'ensemble des membres du groupe de travail.

Nous ne sommes tombés ni dans la caricature ni dans la facilité consistant à reléguer des sujets aussi importants que l'urbanisme et le droit des sols à des contraintes normatives. Ce texte, certes très technique et très concret, n'est pas un empilement de dérèglementations, ce qui est positif.

Je rappelle d'ailleurs que nous ne sommes pas opposés aux normes. Elles existent pour une bonne raison et, si la norme peut être contraignante à l'égard de certains, elle en protège d'autres. Et puis, il faut quand même le rappeler, ces normes font le plus souvent suite à des textes votés par des élus. Le groupe communiste républicain et citoyen est donc pleinement satisfait que les orientations portées par la proposition de loi ne reflètent pas ce qui avait été avancé lors de la résolution du mois de janvier dernier.

Dans mon intervention générale, j'avais émis des réserves sur l'article 2, qui porte sur le recours du justiciable et l'octroi de dommages et intérêts en cas de recours abusif. J'étais sceptique, car je craignais que cet article ne risque de produire des effets contraires à son objectif, notamment en mettant en cause le droit aux recours.

Au cours des échanges, j'ai entendu les arguments de chacun et de chacune. Il est vrai que, trop souvent, nous confrontons à des mouvements dans l'esprit de « pas dans mon jardin », qui n'ont d'autre objectif que de bloquer des projets en matière de construction de logements sociaux. L'exemple de Paris est frappant à cet égard : un projet de logements sociaux dans le XVI^e arrondissement a été bloqué pendant plusieurs années à cause du recours de certains habitants. Au final, cela s'est traduit par 8 millions d'euros de perte et un retard de quatre ans dans la livraison de 177 logements, autant d'années d'attente pour ceux qui sont mal logés ou sans logement.

Nous avons aussi émis des réserves sur l'article 6 à propos des ZAC, les zones d'aménagement concerté. En effet, nous n'étions pas favorables au report de l'étude d'impact au moment du dossier de réalisation, lorsque l'aménageur est connu, plutôt que lors de l'approbation de la création, comme c'est le cas aujourd'hui.

Il nous paraît important que les communes gardent la maîtrise. Lorsque nous avons exprimé cette idée, nous avons eu le plaisir de constater qu'elle était plutôt partagée. La sagesse du Sénat a conduit à l'adoption de l'amendement de notre collègue Joël Labbé, qui lève ainsi nos craintes et protège les communes de l'insécurité juridique dans laquelle nous les aurions placées.

Je ferai maintenant une remarque portant sur les discussions que nous avons eues autour de l'article 8 et de l'article additionnel 8 *bis*. Tant sur la forme que sur le fond, la méthode nous paraît regrettable.

Sur la forme, d'abord, nous avons le sentiment, nettement partagé, qu'il y a eu des tentatives, comme cela a été dit à plusieurs reprises, de « refaire le match » de la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine, dite loi LCAP, promulguée en juillet 2016.

Sur le fond, le Sénat a supprimé, avec l'aval du Gouvernement, le monopole de l'Institut national des recherches archéologiques préventives, l'INRAP, sur les fouilles sous-marines au prétexte d'une coquille ou d'un vide juridique. Ce cafouillage conduit à l'ouverture à la concurrence des fouilles sous-marines. Pour nous, c'est un point de désaccord fondamental, d'autant qu'en février dernier, à l'occasion de l'examen au Sénat de la loi LCAP, la ministre de la culture déclarait à propos des fouilles sous-marines que c'était « pourquoi le recours à un opérateur unique, l'INRAP, permettrait de garantir la qualité des interventions, tant sur le plan technique que scientifique ».

Notre groupe est fortement opposé aux modifications qu'engendre l'adoption de l'article 8 *bis*. Nous espérons que la navette parlementaire – s'il y en a une, ce que nous souhaitons – sera l'occasion de revenir sur ces dispositions.

Comme je le disais en introduction, cette proposition de loi est très concrète et sera donc un bon outil pour les élus locaux, même si elle ne règle pas tous les problèmes des communes. Le fait que les architectes des bâtiments de France interviennent en amont dans les plans locaux d'urbanisme, ou PLU, est plutôt une bonne chose. De la même façon, le fait qu'une révision simple du plan local d'urbanisme ne déclenche pas automatiquement un plan local d'urbanisme intercommunal, ou PLUI, est une avancée.

Les communes sont mises à mal par le désengagement de l'État. Cette année encore, dans le projet de loi de finances pour 2017, les dotations seront en baisse. Entre 2015 et 2017, le bloc communal aura ainsi perdu 11 milliards d'euros de dotations, situation à laquelle s'ajoute le fait que les transferts de compétences aux collectivités sans compensations financières continuent et que la réduction de la présence de l'État n'a pas diminué le besoin d'accompagnement et de conseil des maires face à des procédures de plus en plus techniques. La question, à laquelle nous n'avons pas eu de réponse, qui est là posée est celle du retour des ATESAT, les dispositifs d'assistance technique fournie par l'État pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire.

La proposition de loi a accéléré et facilité les procédures de construction – c'est louable –, mais nous nous inquiétons des capacités d'investissement des collectivités, qui ont diminué de 10 milliards d'euros en quatre ans. Ce mouve-

ment est inquiétant pour l'avenir des services publics de proximité, et il a des conséquences directes sur l'emploi dans le bâtiment et les travaux publics.

Au final, nous voterons cette proposition de loi qui va, conformément à son objectif, faciliter et simplifier un certain nombre de démarches pour les communes en matière d'urbanisme.

En outre, puisque la méthode de ce groupe de travail a montré qu'il était possible d'agir sur un certain nombre de difficultés pour les communes, nous proposons la même démarche pour aborder la question des moyens des collectivités et de la fiscalité locale, ce pour quoi il va falloir un peu de volonté et du courage politique... (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe écologiste. – M. Alain Bertrand applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour le groupe du RDSE.

M. Jean-Claude Requier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'inflation législative est un fléau, et nous en sommes tous à la fois victimes et coupables. Or, comme Descartes, nous jugeons que « la multitude des lois fournit souvent des excuses aux vices, en sorte qu'un État est bien mieux réglé lorsque, n'en ayant que fort peu, elles y sont fort étroitement observées ».

Ce constat est aisément vérifiable en droit de l'urbanisme, tant les manœuvres dilatoires y sont habituelles. Elles retardent et renchérissent des projets de construction et d'aménagement de logements, de services publics, d'entreprises créatrices d'emplois, projets indispensables et très attendus par nos concitoyens, y compris dans nos zones rurales.

C'est la raison pour laquelle nous approuvons la démarche de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation qui consiste à appliquer deux principes à l'initiative parlementaire : la simplification du droit et la stabilité de la norme. Ce sont en effet les piliers de la sécurité juridique.

Comme je l'ai dit lors de la discussion générale en reprenant les termes du rapport du Conseil d'État de 2006, nous devons enclencher la « lutte du système juridique contre lui-même ». Cela signifie non pas qu'il faille systématiquement supprimer une norme avant d'en créer une autre, mais qu'il faut tout simplement s'interroger sur leur bien-fondé.

Sans une amélioration de la qualité de la loi dès sa conception, sans une étude d'impact complète et rigoureuse, nous offrons un terrain propice aux contournements de la loi et aux recours abusifs.

Les deux premiers articles de la présente proposition de loi renforcent la sécurité juridique et poursuivent la lutte contre ces recours abusifs en matière d'autorisations d'urbanisme.

M. Rémy Pointereau. Très bien !

M. Jean-Claude Requier. Certes, un grand travail a été réalisé lors du rapport Labetoulle, de l'ordonnance du 18 juillet 2013 et du décret du 1^{er} octobre 2013, relatifs au contentieux de l'urbanisme.

La jurisprudence s'est emparée des nouveaux outils pour contrer ces manœuvres avec la redéfinition de l'intérêt à agir et des possibilités de régularisation des autorisations en cours d'instance.

Nous saluons la volonté des auteurs de la proposition de loi d'aller plus loin en permettant au juge de soulever d'office la cristallisation des moyens, en créant un mécanisme de caducité de l'instance, en prorogeant la suppression de

l'appel dans les zones tendues ou encore en facilitant l'octroi de dommages et intérêts en cas de recours abusifs freinant les procédures.

Nous appelons cependant à une certaine prudence, en soulignant que le droit au recours et la garantie des droits fondamentaux doivent être préservés. Il ressort de la jurisprudence que, si la sanction des recours abusifs est loin d'être systématique, elle demeure plutôt rare.

L'augmentation du montant de l'amende maximale de 3 000 à 10 000 euros annoncée par le Gouvernement entraînera également une prudence accrue de la part du juge et restera assez symbolique, comme l'est finalement l'encadrement des délais de jugement prévu par la proposition de loi, dont le non-respect n'est pas sanctionné.

Nous espérons toutefois que ces mesures auront un effet dissuasif.

Si le droit doit protéger la liberté de faire, il ne doit pas entraver celle des autres. Nous devons faire preuve de vigilance pour que ces dispositions n'aboutissent à la validation d'actes dont l'illégalité n'a pu être contestée.

C'est pourquoi il conviendrait de réaliser un bilan de ces dispositions dans les prochaines années.

D'un contentieux de masse, il n'est pas souhaitable d'extraire une législation purement réactive. La justice doit disposer des moyens nécessaires à l'exercice de ses missions et à la gestion de ce contentieux pour rendre ses décisions dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, ce texte prévoit de faciliter l'articulation entre les documents d'urbanisme. Leur mise en compatibilité avec le document de rang supérieur, dans un contexte d'évolutions législatives permanentes et de réforme territoriale, est actuellement très complexe. Comme je l'ai déjà dit, les collectivités territoriales ont besoin, plus que jamais, d'une pause, d'une stabilité normative. Et la mise en place d'un point d'étape triennal afin d'actualiser les documents d'urbanisme est bienvenue.

Enfin, le dialogue entre les porteurs de projets, les collectivités territoriales et les services déconcentrés de l'État au sein de la nouvelle conférence de conciliation et d'accompagnement des projets locaux est renouvelé.

Avec l'instauration d'un référent juridique par département, ces dispositions permettront de ressusciter la médiation, d'instituer un véritable accompagnement, en lieu et place d'un simple contrôle administratif, et, peut-être, d'améliorer la motivation des décisions rendues.

L'expérimentation de l'association des architectes des bâtiments de France en amont de l'élaboration du PLU favorise également le dialogue.

Ainsi, à la suite de son examen en commission et en séance, la proposition de loi est restée cohérente et ciblée, malgré l'adoption de quelques amendements qui ont essentiellement concerné la correction d'erreurs détectées tardivement dans la loi relative à la création, à l'architecture et au patrimoine.

Au vu de l'ensemble de ces mesures, le groupe du RDSE considère que la proposition de loi apporte une réelle simplification du droit et améliore la visibilité des élus, des porteurs de projets et de nos concitoyens en matière d'urbanisme. Il constitue une réponse à des problèmes structurels dans nos territoires. C'est la raison pour laquelle nous la soutiendrons unanimement. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RDSE et de l'UDI-UC, ainsi que sur certaines travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Bockel, pour le groupe UDI-UC.

Notre collègue présidant la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, le texte lui doit beaucoup !

M. Jean-Marie Bockel. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le consensus assez large au sein de notre assemblée témoigne de la qualité de nos travaux.

Je voudrais souligner tout d'abord que la nécessité de stabiliser le droit de l'urbanisme ne fait pas débat. La délégation aux collectivités territoriales avait lancé l'idée d'une consultation des élus locaux à l'occasion du congrès des maires de 2014 – idée exprimée salle des conférences, en votre présence, monsieur le président. Au terme de cette consultation, qui s'est déroulée par voie de questionnaire, les réponses ont désigné sans ambiguïté – à hauteur de 63,8 % – le droit de l'urbanisme et le droit des sols comme des domaines largement prioritaires de la simplification normative.

C'est pourquoi notre délégation a concentré, au cours de l'année 2015, ses premiers travaux de simplification sur ce droit particulièrement touffu. Nous avons décidé d'effectuer un galop d'essai dans le domaine réglementaire. Il s'est révélé conclusif puisque, je vous le rappelle, nous avons élaboré une proposition de résolution tendant à limiter le poids de la réglementation applicable aux collectivités territoriales et à simplifier certaines normes relatives à l'urbanisme et à la construction, proposition que nous avons présentée ici même le 25 novembre 2015 et que le Sénat a adoptée le 13 janvier 2016.

Dès le lendemain, le 14 janvier, la délégation a constitué, sous la direction de Rémy Pointereau, notre premier vice-président délégué à la simplification normative, un groupe de travail qui a reçu la mission d'élaborer la proposition de loi que nous nous préparons à adopter.

Nous avons immédiatement fait le choix d'une démarche à même de traduire l'engagement de l'ensemble du Sénat à l'égard des attentes des élus locaux.

Si la délégation a lancé le mouvement en constituant ce groupe de travail, puis en adoptant le rapport et les propositions de nos deux rapporteurs, François Calvet et Marc Daunis, je tiens à souligner qu'elle n'aurait pas pu engager la tâche de façon aussi dynamique et efficace, ni la mener à bien, sans bénéficié, au sein de notre assemblée, des appuis nécessaires. Je tiens vraiment à remercier ceux qui nous les ont apportés, car ils montrent le caractère partagé de notre initiative, devenue, dès lors, celle du Sénat tout entier.

Tout d'abord, nous avons pu travailler efficacement grâce à la commission des affaires économiques, à son président, Jean-Claude Lenoir, et à son rapporteur, Élisabeth Lamure.

Au-delà, c'est grâce à l'ensemble des commissions permanentes concernées que nous avons pu donner au groupe de travail de notre délégation la représentativité transpartisane et institutionnelle sans laquelle nous n'aurions pas pu progresser de la même façon.

Je veux, enfin et surtout, souligner combien nous a été précieux l'investissement personnel du président du Sénat, Gérard Larcher. Non seulement il nous a incités à agir, mais il nous a reçus, écoutés et vigoureusement encouragés à aller de l'avant. Tous les collègues des différentes commissions qui étaient parties prenantes de cette démarche peuvent en témoigner.

Cette méthode a été exemplaire, et le résultat est là.

L'architecture et le dispositif de la proposition de loi répondent à son objectif. Peu convaincu par toute idée de grand soir simplificateur, j'apprécie en ce qui me concerne, et c'est également la position du groupe UDI-UC, le choix d'un texte pragmatique abordant sous un angle technique des aspects divers du droit en vigueur, ce qui permet de répondre aux attentes précises et concrètes exprimées dans les 11 000 réponses des élus locaux à la consultation que j'évoquais.

Le groupe UDI-UC votera évidemment cette proposition de loi bien pensée et bienvenue.

J'espère que l'Assemblée nationale va rapidement relayer l'initiative du Sénat. D'ailleurs, comment les élus locaux comprendraient-ils que ce texte, qui répond à leurs attentes, n'entre pas en vigueur dans des délais raisonnables ?

Pour finir, je voudrais rappeler qu'à côté de la proposition de loi le groupe de travail présidé par Rémy Pointereau, au sein de notre délégation, a élaboré une liste de quarante-cinq propositions de simplification de nature non législative, qu'il s'agisse de mesures réglementaires ou de simples bonnes pratiques. Cette liste très opérante précise et complète les propositions que nous avions faites dans notre résolution du 13 janvier dernier. Elle a été transmise au Gouvernement, qui en a commencé l'instruction. M. Jean-Vincent Placé a eu l'occasion de nous recevoir à plusieurs reprises et s'est engagé dans cette démarche. Je m'en félicite parce que c'est une nouvelle preuve que la simplification normative appelle et rend possible la coopération de l'ensemble des institutions.

J'ajoute que notre délégation fera le point dans quelques mois sur l'avancée de ce processus.

Cela dit, nous savons tous qu'alléger le stock des normes en vigueur équivaut à vider le tonneau des Danaïdes si rien n'est fait simultanément pour réguler le flux de normes nouvelles ! Pour une norme supprimée, vous le savez, cinq ou six sont créées dans la foulée. Nous sommes nous-mêmes, cela a été dit à plusieurs reprises pendant le débat, producteurs de normes. Nous devons donc nous donner les moyens préventifs et curatifs d'inverser cette arithmétique.

Je ne vais pas évoquer les initiatives que notre délégation envisage de prendre à cet égard. Je me contenterai d'indiquer que nous ne sommes pas inactifs sur ce volet de la simplification. En particulier, nous développons avec le Conseil national d'évaluation des normes, que préside notre ancien collègue Alain Lambert, un partenariat opérationnel dans le cadre d'une charte que le président Larcher, Alain Lambert et moi-même avons signée en juin dernier.

J'espère que toutes ces perspectives vont se concrétiser bientôt par de nouvelles avancées.

La proposition de loi que nous allons adopter est un point de départ important, novateur, mais l'essentiel reste évidemment à faire. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC, du groupe Les Républicains et du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour le groupe écologiste. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste.*)

M. Joël Labbé. Monsieur le président, mes chers collègues, cette proposition de loi issue des travaux du groupe de travail sur la simplification du droit de l'urbanisme émanant de notre délégation aux collectivités territoriales, vous l'avez voulue. Monsieur le président, vous avez souhaité la suivre personnellement et vous en avez surveillé l'avancement avec

attention. Vous avez aussi souhaité que nous procédions à un vote solennel sur ce texte, qui a son importance même s'il n'est qu'un début.

Les pistes dégagées par le groupe de travail sont le fruit d'un dialogue nourri avec les acteurs de l'aménagement des territoires, qu'ils soient élus locaux ou professionnels de l'aménagement.

Mon nom ne figure pas parmi ceux des nombreux cosignataires, parce que j'avais au départ quelques bémols à apporter sur lesquels je reviendrai. Mais nous pouvons nous réjouir de la qualité du travail réalisé et du niveau de coconstruction atteint sur ce texte. Mme la ministre du logement et de l'habitat durable nous a également assuré, au cours de la discussion, qu'elle porterait notre texte à l'Assemblée nationale dans le même esprit. Nous pouvons ainsi espérer que l'un des derniers textes de la législature sera adopté à l'unanimité ou à la quasi-unanimité de notre Parlement. On peut encore rêver! (*Sourires.*) Si vous le voulez bien, monsieur le secrétaire d'État, vous transmettez ce souhait!

Comme j'ai pu le dire lors de la discussion générale, l'enjeu est de simplifier le droit, mais sans amoindrir la portée de la loi.

Je voudrais souligner les éléments les plus importants de ce texte.

On peut noter, en particulier, les mécanismes permettant de réduire les délais d'instruction des recours en matière d'urbanisme et d'éviter ainsi les procédures dilatoires. Tout le monde s'accorde pour reconnaître que notre justice doit être plus rapide sans pour autant sacrifier la qualité des décisions non plus que les voies de recours.

L'amélioration du dialogue entre les collectivités territoriales et l'État, à travers la désignation d'un référent unique sur les questions d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement, constitue une avancée importante, qui répond à une demande forte de la part des services décentralisés comme des élus locaux. Ce dispositif est complété par une conférence de conciliation et d'accompagnement des projets locaux, qui doit faciliter l'accord, dans l'élaboration des schémas, entre les différents échelons territoriaux et leurs acteurs.

Les écologistes ont été entendus, comme en témoigne l'adoption de deux amendements, à nos yeux majeurs.

M. Éric Doligé. Les écologistes, eux, ne nous entendent pas!

M. Joël Labbé. Le texte initial prévoyait de reculer la réalisation de l'étude d'impact concernant les zones d'aménagement concerté et de la confondre avec l'étude d'impact sur la réalisation. Dans le cas d'une étude menée tardivement, c'est-à-dire lors de la réalisation de la zone, et non de sa création, cela aurait privé les élus des informations nécessaires pour juger de l'opportunité du projet non seulement du point de vue environnemental, mais aussi en termes économiques. Ce point a été rectifié; nous en sommes satisfaits.

Le second problème concernait la consultation des CDPENAF, ces fameuses commissions départementales de préservation de l'environnement naturel agricole et forestier – cela sonne déjà mieux que cette abominable abréviation!

–, dont les avis techniques sur les règlements d'urbanisme sont largement reconnus pour éclairer les décisions publiques et les positionnements des représentants de l'État que sont les préfets. Là encore, retarder leur consultation pour avis aurait eu pour effet de priver les élus locaux d'éléments déterminants pour prendre leurs décisions.

J'avais quelques réserves sur ce texte au moment de son dépôt sur le bureau du Sénat. C'est pourquoi, je l'ai dit, je n'en suis pas signataire, alors même que j'avais suivi les travaux du groupe de travail avec grand intérêt et que j'avais apprécié l'esprit dans lequel ils avaient été menés.

Je voudrais à ce propos saluer les deux auteurs de la proposition de loi, MM. François Calvet et Marc Daunis, ainsi que la rapporteur, Mme Élisabeth Lamure. En effet, il faut reconnaître qu'il est non seulement agréable, mais aussi utile à l'intérêt de nos concitoyens de travailler ainsi.

Le Sénat a su montrer à cette occasion sa capacité à surmonter les clivages partisans – cela fait du bien de temps en temps! – lorsqu'il s'agit de défendre les collectivités territoriales et de réformer intelligemment ce que la succession de différentes lois a parfois rendu inintelligible. Pour ma part, j'ai apprécié cette séquence de travail parlementaire.

Nous suivrons avec attention le sort de ce texte à l'Assemblée nationale. Nous comptons sur Mme la ministre du logement et de l'habitat durable pour faire valoir notre état d'esprit constructif et positif auprès de nos collègues députés. Nous ne doutons pas qu'ils sauront encore enrichir le texte: là est bien notre rôle de parlementaires.

Le groupe écologiste du Sénat votera donc à l'unanimité cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du groupe socialiste et républicain et du RDSE.*)

M. le président. Je tiens, moi aussi, à dire à MM. François Calvet et Marc Daunis à quel point j'ai apprécié le travail qu'ils ont mené conjointement.

La parole est à M. Marc Daunis, pour le groupe socialiste et républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. Marc Daunis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, permettez-moi de débiter mon propos par des remerciements chaleureux, francs et sincères envers François Calvet. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*) Le travail que nous avons accompli ensemble est peut-être inhabituel dans l'exercice et le fonctionnement de notre assemblée. Notre approche n'en fut pas moins exigeante et fondée sur la volonté exclusive d'être utiles tant à notre pays qu'aux acteurs et aux élus locaux.

Je voudrais aussi remercier la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, qui, sous votre impulsion, monsieur le président du Sénat, nous a permis de mener, en toute liberté, un travail de fond.

Je tiens également à remercier Mme la rapporteur, Élisabeth Lamure. Elle a compris précisément la démarche dans laquelle nous souhaitons nous inscrire. Avec exigence, certes, mais aussi avec beaucoup d'écoute, elle nous a permis de progresser point par point pour que, ensemble, nous parvenions à ce texte et, aujourd'hui, à ce vote.

Permettez-moi encore de remercier les membres de mon groupe de leur implication. Sous l'impulsion de notre collègue Annie Guillemot, ils ont été présents et attentifs, et ont fait montre d'un souci permanent de faire « remonter » les préoccupations des élus locaux, préoccupations qu'ils partagent au quotidien.

Enfin, au cours de ce débat, les différents groupes composant notre assemblée ont montré leur capacité à s'emparer de ce texte et à essayer d'en faire leur miel; qu'il s'agisse en

particulier du groupe CRC ou du groupe écologiste, chacun a pu formuler des propositions de manière positive et surmonter les éventuelles réticences initiales. Je m'en réjouis.

Nous avons une exigence et une méthode, que nous souhaitons rigoureuse et participative.

Quant à la participation, le questionnaire qui a reçu 11 000 réponses a déjà évoqué. Le travail que nous avons effectué s'est fondamentalement appuyé sur ces riches réponses venues des acteurs locaux, quel que soit leur statut.

Par ailleurs, nous avons essayé de trier, au sein de ces propositions, ce qui relevait du domaine réglementaire.

Monsieur le secrétaire d'État, nous avons eu l'occasion de vous remettre en main propre la substantifique moelle du travail effectué et des propositions qui ont été récoltées. Ainsi, dans le cadre de votre mission fondamentale, qui consiste à œuvrer pour la simplification, vous pourrez à votre tour prendre les décrets et dispositions nécessaires pour faire fructifier auprès des administrations la volonté partagée sur toutes nos travées.

Enfin, il fallait lever les doutes des élus locaux, qui ont le sentiment que, chaque fois que l'on parle de simplification, il en résulte, au pire une difficulté supplémentaire, au mieux une instabilité nouvelle qui complexifie l'instruction ou la réalisation de projets.

Nous nous sommes donc astreints à une discipline rigoureuse. Si je ne devais retenir qu'une idée de notre travail, c'est qu'il s'agissait, avant tout, d'un hymne de confiance aux élus locaux.

Cette proposition de loi exprime d'abord la volonté de stabiliser les règles et les documents d'urbanisme, ainsi que de rétablir un dialogue entre l'administration et les collectivités territoriales. Elle entend également, par une impulsion normative, accompagner un mouvement de fond qui se produit dans nos territoires : nous allons de plus en plus vers un urbanisme de projets.

M. Yvon Collin. Très bien !

M. Marc Daunis. Cela s'exprime, entre autres dispositions de ce texte, dans le référent juridique, ou encore dans le rôle que nous avons donné à la commission de conciliation, qui doit constituer une enceinte de dialogue, en amont, pour les porteurs de projets. Cela témoigne aussi de notre confiance dans la capacité des uns et des autres à se mettre autour d'une table et à fixer ensemble, en amont des projets, la règle du jeu.

M. Hubert Falco. Très bien !

M. Marc Daunis. En conclusion, il faut répéter inlassablement ceci : simplifier n'est pas déréglementer. En revanche, c'est une exigence majeure pour notre pays. En effet, trop de recours abusifs qui s'appuient sur un excès des normes, ou encore tentent de travestir les réglementations existantes, nuisent à l'intérêt général. Cela explique un certain nombre de dispositions que nous avons prises. Notre exigence de simplification se fonde aussi sur le coût très élevé payé par notre pays dans plusieurs domaines : logement, emploi, activité, ou encore coût des administrations centrales.

Nous avons voulu consolider et tenu à respecter les acteurs de terrain. Je ne doute pas que la navette saura faire prospérer cet esprit. Le Président de la République avait invité notre pays à un choc de simplification. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.*) Je suis particulièrement fier que, dans cette enceinte, nous ayons ensemble manifesté

la volonté de répondre efficacement, de façon transpartisane, au service de notre pays et de nos concitoyens, à cette exigence.

Le groupe socialiste et républicain votera donc pour la proposition de loi. (*Vifs applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain et du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Rémy Pointereau, pour le groupe Les Républicains.

En tant que premier vice-président de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, l'engagement de notre collègue au service de la simplification des normes est une évidence ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Rémy Pointereau. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'inflation normative est un fléau pour notre pays, et un fléau qui nous coûte très cher ! (*Marques d'approbation sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Le coût des normes représente trois points de notre produit intérieur brut, selon l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques, qui place d'ailleurs la France à la 121^e place, sur 144 pays, en termes de compétitivité administrative. Le Conseil national d'évaluation des normes, ou CNEN, avait quant à lui chiffré à 6 milliards d'euros le coût brut des textes de loi qui lui ont été soumis pour examen entre 2008 et 2014. Enfin, pour mettre en œuvre un projet, quel qu'il soit, il faut deux fois plus de temps en France que dans de nombreux pays européens.

M. Michel Bouvard. Au moins !

M. Rémy Pointereau. Ne nous dédouanons pas de ces chiffres : en tant que législateur, nous avons une part de responsabilité.

M. Hubert Falco. C'est vrai !

M. Rémy Pointereau. Mais nous ne l'endossons pas entièrement, car les décrets d'applications, leur interprétation, ainsi que la réglementation diffèrent souvent de la volonté du législateur.

Dans son dernier rapport portant sur la simplification des normes, le Conseil d'État a rappelé qu'il était urgent de mettre au cœur des missions des décideurs publics l'impératif de simplification et de qualité du droit. Il faut le noter, même si ce même Conseil d'État ne nous aide pas toujours à simplifier. Il ajoutait qu'il fallait se doter de véritables instruments de mesure de la norme, de ses effets et de sa perception par des études d'impacts sérieuses et plus invasives.

C'est pourquoi je me réjouis que notre Haute Assemblée, sous l'égide de son président Gérard Larcher (*Très bien ! sur les travées du groupe Les Républicains.*), se soit saisie de ce sujet pour devenir le moteur de la simplification normative et tenter ainsi de soigner notre pays de cette lourde maladie. Cette démarche, je l'espère, s'inscrira dans la durée.

C'est au titre de cette ambition que la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales, sous la houlette de son président, M. Jean-Marie Bockel, vous a présenté depuis 2014 plusieurs initiatives visant à alléger la France de son « rocher de Sisyphe ».

Ainsi, en mars 2015, nous avons présenté une proposition de loi, qui a été adoptée à l'unanimité, élargissant le droit de saisine du CNEN aux élus locaux.

En janvier dernier, nous avons déposé une proposition de loi constitutionnelle visant à simplifier les normes applicables aux collectivités territoriales, mais qui pourrait également être appliquée au domaine privé de l'entreprise et de l'agriculture.

Ce texte contient trois grands principes qui doivent permettre de tuer dans l'œuf les normes à venir.

Le premier principe consiste en l'obligation de supprimer une norme pour chaque norme créée, ce qui est désormais en usage chez nos voisins européens.

Le second principe est celui du « prescripteur-payeur » : le coût de la norme doit être assumé par celui qui l'édicte.

Enfin, le troisième principe interdit la surtransposition des actes législatifs européens, qui représentent déjà près de 50 % du droit français.

M. Bruno Sido. Très bien !

M. Rémy Pointereau. Nous avons enfin fait adopter une proposition de résolution à travers laquelle nous invitons le Gouvernement à limiter le poids de la réglementation applicable aux collectivités territoriales.

La proposition de loi que vous ont présentée la semaine dernière nos collègues François Calvet et Marc Daunis, que je tiens à féliciter pour le travail accompli et pour leur volonté de consensus,...

M. Henri de Raincourt. Bravo !

M. Rémy Pointereau. ... s'inscrit dans le droit fil de ces initiatives. Elles poursuivent toutes un seul objectif : simplifier la vie de nos élus, de nos concitoyens, de nos porteurs de projets et de nos entreprises.

Je salue par ailleurs le travail effectué par nos collègues Gérard Bailly, sur les normes agricoles, et Jacques Genest, sur la relance de la construction en milieu rural.

La présente proposition de loi, élaborée dans le cadre du groupe de travail que j'ai eu l'honneur de présider, a la particularité d'avoir respecté une feuille de route politique stricte, axée autour de trois choix.

Le choix a été fait, en premier lieu, d'une démarche inclusive permettant d'associer toutes les composantes du Sénat. Nous avons fait en sorte que soient représentés l'ensemble des groupes politiques et des commissions permanentes du Sénat, car nous considérons que l'inflation normative est l'affaire de tous et constitue donc un domaine transpartisan.

Nous avons aussi voulu que ce soit une démarche sectorielle. En effet, la proposition de loi est consacrée à la simplification du droit de l'urbanisme, de l'aménagement et des sols. Il s'agissait, pour nous, de traduire dans les faits les résultats de la première consultation des élus réalisée à l'occasion du congrès des maires de 2014. En effet, près de 65 % des répondants avaient exprimé que leurs préoccupations portaient d'abord sur un bloc de dispositions qui ralentissent, renchérisent, voire bloquent leurs projets de constructions ou d'aménagement.

Enfin, cette proposition de loi est également le fruit d'une démarche participative. C'est à la mode. Notre groupe de travail a en effet organisé plus de 20 auditions, au cours desquelles nous avons écouté 99 personnalités : élus, professionnels de l'aménagement, avocats, universitaires, juristes, membres du Conseil d'État notamment. Nous avons également lancé une consultation nationale qui a reçu plus de 10 000 réponses : leur prise en compte garantit que notre proposition de loi se fait l'écho des véritables préoccupations du terrain.

Je salue par ailleurs le travail d'Élisabeth Lamure, rapporteur de la commission des affaires économiques, qui, par ses amendements, a participé à l'amélioration de certaines des dispositions du texte de loi.

Mes chers collègues, nos élus ne cessent de réclamer de la stabilité et de la simplicité juridiques ! Cette proposition de loi ne résoudra certainement pas tous les problèmes, mais elle constitue à mes yeux un premier pas en ce sens.

Au nom du groupe Les Républicains, je vous invite donc, mes chers collègues, à voter massivement pour cette proposition de loi qui témoigne d'une volonté partagée par le plus grand nombre d'entre nous : il est urgent de simplifier pour éviter un chaos juridique !

Monsieur le secrétaire d'État, le chemin ne sera pas terminé pour autant, car il faut que cette loi prospère à l'Assemblée nationale. C'est la question que je vous pose ; j'espère que nous aurons la réponse dans quelques minutes. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur plusieurs travées du groupe UDI-UC, du RDSE et du groupe socialiste et républicain.)*

Ouverture du scrutin public solennel

M. le président. Je tiens, moi aussi, à remercier le président de la commission des affaires économiques, M. Jean-Claude Lenoir, et la rapporteur, Mme Élisabeth Lamure.

Mes chers collègues, il va être procédé, dans les conditions prévues par l'article 56 du règlement, au scrutin public solennel sur l'ensemble de la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement, dans le texte de la commission, modifié.

Ce scrutin, qui sera ouvert dans quelques instants, aura lieu en salle des conférences.

Je remercie nos collègues Corinne Bouchoux, Bruno Gilles et Jackie Pierre, secrétaires du Sénat, qui vont superviser ce scrutin.

Je rappelle qu'une seule délégation de vote est admise par sénateur.

Je déclare le scrutin ouvert et je suspends la séance jusqu'à quinze heures quarante-cinq, heure à laquelle je proclamerai le résultat.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures vingt, est reprise à quinze heures quarante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Proclamation du résultat du scrutin public solennel

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 40 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	341
Pour l'adoption	341

Le Sénat a adopté. *(Applaudissements.)*

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Vincent Placé, *secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification*. Monsieur le président, cher Gérard Larcher, madame la rapporteur, chère Élisabeth Lamure, monsieur le président de la commission des affaires économiques, cher Jean-Claude Lenoir, messieurs les coauteurs de la proposition de loi, chers François Calvet et Marc Daunis, monsieur le président de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation, cher Jean-Marie Bockel, monsieur le président du groupe de travail, cher Rémy Pointereau, mesdames, messieurs les sénateurs – chers mesdames, messieurs les sénateurs (*Sourires.*) –, comment exprimer le plaisir que je ressens à me retrouver parmi d'anciens collègues, dans cette ambiance bon enfant ? Les sourires et les marques de sympathie sur toutes les travées démontrent que, au-delà des querelles parfois vaines, la représentation nationale peut se rassembler autour de textes forts, ambitieux et utiles pour notre pays et ses concitoyens.

M. François Grosdidier. Quel bonheur ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Jean-Vincent Placé, *secrétaire d'État*. Permettez-moi d'excuser Emmanuelle Cosse, ministre du logement et de l'habitat durable, qui a mené ce travail avec vous et contribué au dialogue dynamique entre la Haute Assemblée et le Gouvernement.

Je tiens également à saluer le travail d'Alain Lambert, plusieurs fois cité, ancien sénateur éminent et actuellement président du Conseil national d'évaluation des normes applicables aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics. Grâce à lui, nombre d'entre vous ont pu se faire une opinion encore plus précise de la quantité de normes et de la nécessité d'en réduire le flux et le stock.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez mené avec beaucoup de méthode, d'à-propos et d'intelligence politique – cela ne peut pas faire de mal ! (*Sourires.*) – cette entreprise en mettant en place un groupe de travail réunissant plusieurs commissions. Vous avez ainsi abordé de façon pluraliste et diverse l'ensemble des sujets liés à la construction, à l'équipement et au droit des collectivités locales avec l'ensemble des professionnels concernés. Vous avez extrêmement bien travaillé.

Inutile d'ailleurs de répondre comme de coutume intervention par intervention : les six représentants – pour le coup, seuls des sénateurs ont pris la parole aujourd'hui, mais je suis sûr que les sénatrices y étaient par la pensée (*Exclamations amusées.*) – des différentes sensibilités politiques, CRC, socialistes et républicains, RDSE, écologistes, UDI-UC, Les Républicains, et alors même, on le sait, que des débats traversent aussi nos formations politiques respectives, ont exprimé une communauté de vues, un sentiment constant et homogène sur l'appréciation des normes dont je me réjouis.

Tout le monde est attaché à la régulation en matière de santé, en matière sociale, en matière d'écologie, en matière de sécurité, mais, bien sûr, des nuances se sont fait sentir dans les discours. C'est logique, et cela témoigne de la pluralité politique. Je ne veux surtout pas caricaturer, d'autant que ces nuances étaient à peine perceptibles, mais certaines formations politiques sont peut-être plus soucieuses que d'autres de la liberté d'entreprendre, de créer et d'innover, alors que Jean-Pierre Bosino, Joël Labbé, mais aussi Marc Daunis ont davantage insisté sur la régulation.

Le tronc commun, c'est le constat.

J'ai présenté lundi 24 octobre dernier au nom du Gouvernement des mesures de simplification pour la vie des entreprises – je vois ici ou là quelques sourires goguenards, mais ce n'est pas facile ! (*Sourires.*) Il s'agit de mesures intéressantes, appréciées par les professionnels, notamment dans le secteur de l'économie verte, qui me tient particulièrement à cœur.

De la même manière, les mesures relatives à la vie quotidienne ont été très appréciées des particuliers, par exemple ceux qui se rendent à l'étranger et ont besoin d'un passeport. J'ai eu l'occasion de les présenter en conseil des ministres mercredi 26 octobre dernier.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je salue la méthode de travail que vous avez mise en œuvre pour avancer sur ces sujets difficiles, en coopération avec le Gouvernement. Je vous remercie de m'avoir associé à votre démarche : d'aucuns se souviennent des réunions de travail que nous avons eues, parfois arides, dans les salles de commission du Sénat, parfois plus conviviales et ouvertes au ministère, 32 rue de Babylone. (*Sourires.*) Je ne doute pas que ceux qui y ont participé gardent un souvenir précis de la qualité de nos travaux et du sérieux de nos discussions. (*Marques d'approbation.*)

Nous avons ainsi pu avancer sur tous les sujets, sur les études d'impact, sur les délais de jugement, sur les recours abusifs, sur la stabilisation des PLU, sur la sécurisation des opérations d'aménagement, sur l'avis, sujet très discuté et passionné, des architectes des bâtiments de France. Les dialogues se sont multipliés, ont prospéré et les uns et les autres, quelle que soit la qualité au titre de laquelle ils intervenaient, ont su mettre l'accent sur l'essentiel.

J'ai d'ailleurs demandé au Conseil de la simplification pour les entreprises de poursuivre son travail jusqu'au mois de juin prochain, alors qu'il devait cesser son action au mois de janvier. Ainsi la future majorité, quelle qu'elle soit, pourrait-elle faire ce qu'elle veut de cette structure...

La méthodologie retenue est en effet la bonne. Il s'agit, pour chaque texte, de connaître l'impact, par une étude budgétaire, qui concerne non seulement les finances publiques, mais aussi les entrepreneurs et les particuliers. Au risque de passer pour un thuriféraire de l'Allemagne, je précise que c'est la méthode qui a cours dans ce pays : une agence fédérale a été créée, qui effectue un travail remarquable, puisqu'elle évalue avant, étudie l'impact après et évalue encore ensuite.

En matière de simplification, cette méthodologie est essentielle. C'est d'ailleurs bien cela qui est mis en place depuis trois ans, et ce n'est pas facile. Ce n'est pas un sujet droite-gauche, beaucoup l'ont rappelé : c'est une question de détermination politique pour lutter contre certaines résistances. Sans critiquer notre administration, je reconnais qu'elle est parfois tatillonne, s'attache trop au contrôle et n'est pas assez partenariale. Il faudra mener ce débat avec ses services.

En réalité, chaque semaine, chaque mois, il faut, comme nous le faisons actuellement tous les six mois au Gouvernement, pouvoir annoncer des mesures, ce qui m'amène aux questions qui m'ont été posées à propos des quarante-cinq mesures réglementaires qui figurent dans le rapport.

François Calvet, Marc Daunis et Rémy Pointereau ont eu la gentillesse d'organiser une conférence de presse commune avec Estelle Grelier et moi-même, illustrant la détermination commune de la Haute Assemblée et du Gouvernement sur ce sujet. J'ai demandé à nos services d'étudier au plus près ces quarante-cinq mesures réglementaires. Une réponse vous sera apportée par le Premier ministre lui-même le 5 décembre prochain.

M. Marc Daunis. Très bien !

M. Jean-Vincent Placé, *secrétaire d'État.* Des discussions ont eu lieu avec les services du ministère du logement et les différents cabinets, lors des réunions interministérielles – grands moments de joie pour les membres du Gouvernement ! (*Sourires.*) De la même façon, voilà plusieurs semaines, j'ai demandé au Premier ministre et à Jean-Marie Le Guen – je viens de réitérer cette demande, à la suite de vos interventions – comment inscrire l'examen de ce texte à l'ordre du jour des travaux de l'Assemblée nationale dans un calendrier extrêmement serré.

M. Marc Daunis. Bravo !

M. Jean-Vincent Placé, *secrétaire d'État.* J'espère pouvoir vous apporter des réponses le plus rapidement possible et prendre l'engagement que l'Assemblée nationale examinera prochainement un texte aussi œcuménique.

Monsieur le président du Sénat, à vous qui, avec la Haute Assemblée tout entière, avez défendu une vision de la simplification des normes, je tiens à dire que ce vote unanime et la force qu'il donne à cette réforme nous obligent. C'est ce message que je livrerai au Président de la République et au Premier ministre.

C'est un bonheur pour moi d'être ici, à vos côtés, pour représenter le Gouvernement, en un moment d'unanimité aussi important, et si utile pour nos concitoyens, si utile pour la France ! (*Bravo ! et applaudissements.*)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures cinquante-cinq, est reprise à seize heures dix, sous la présidence de Mme Françoise Cartron.*)

PRÉSIDENCE DE MME FRANÇOISE CARTRON

vice-présidente

Secrétaires :

Mme Frédérique Espagnac,
M. Bruno Gilles.

7

Mme la présidente. La séance est reprise.

8

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Mme la présidente. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre : le contrat d'objectifs et de moyens entre l'État et France Médias Monde pour la période 2016-2020 ; le contrat d'objectifs et de moyens d'Arte France pour la période 2017-2021.

Acte est donné du dépôt de ces documents.

Ils ont été transmis aux commissions permanentes compétentes.

9

RATIFICATION D'UNE ORDONNANCE MODIFIANT LE CODE DU SPORT

Adoption définitive en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, ratifiant l'ordonnance n° 2015-1682 du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels et modifiant le code du sport (projet n° 15, texte de la commission n° 74, rapport n° 73).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Thierry Braillard, *secrétaire d'État auprès du ministre de la ville, de la jeunesse et des sports, chargé des sports.* Madame la présidente, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, vous examinez le projet de loi de ratification de l'ordonnance du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels et modifiant le code du sport, déposé par le Gouvernement après le conseil des ministres du 11 mai dernier et adopté le 6 octobre par l'Assemblée nationale.

Il m'incombe de vous présenter ce texte, dès lors que son principal apport, mis à part la ratification de l'ordonnance elle-même, concerne deux mesures relatives à la lutte contre le dopage et à la mise en conformité de notre droit avec la nouvelle mouture du code mondial antidopage.

Permettez-moi de rappeler d'abord les objectifs et le contenu de l'ordonnance qu'il s'agit de ratifier. Depuis le lancement du choc de simplification par le Président de la République le 28 mars 2013, le mouvement de simplification à destination des entreprises et des particuliers a été largement engagé.

M. François Grosdidier. Ah bon ?

M. Thierry Braillard, *secrétaire d'État.* Eh oui ! Il comprend non moins de 415 mesures à destination des entreprises et 210 à destination des particuliers. Ce n'était pas une mince affaire : il fallait s'y atteler, et c'est ce qu'a fait le Gouvernement.

Il s'agit là d'un programme d'une ampleur inédite, qui concerne tous les champs de la vie économique et tous les types de démarches que nos concitoyens sont amenés à effectuer dans leur vie quotidienne.

Je pense en particulier à l'inversion du principe selon lequel le silence de l'administration au bout de deux mois valait rejet de la demande. La loi du 12 novembre 2013 habilitant le Gouvernement à simplifier les relations entre l'administration et les citoyens prévoit désormais que le principe général est que le défaut de réponse de l'administration vaut accord, sauf dans une série de cas de figure ayant été soigneusement répertoriés.

La transformation des régimes d'autorisation préalable en régimes déclaratifs est une autre façon de simplifier les démarches administratives et la vie quotidienne des Français. Cette simplification a nécessité un long travail d'inventaire des procédures d'autorisation ou de déclaration,

puis un examen au cas par cas de leur nécessité et de leur efficacité réelle au regard des objectifs d'intérêt général qui les sous-tendent.

Sur ce fondement, l'article 10 de la loi du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives a habilité le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures relevant de la loi aux fins de concrétiser cette réforme.

Il s'est agi de supprimer certains régimes d'autorisation ou de déclaration préalable, de les simplifier ou de remplacer un régime d'autorisation par un régime déclaratif, au besoin en renforçant parallèlement les modalités de contrôle.

Tel est donc l'objet de l'ordonnance du 17 décembre 2015 que le Gouvernement vous invite à ratifier cet après-midi. Ses dispositions sont relatives notamment aux professions agricoles, au domaine des transports, au secteur funéraire, au régime des débits de boissons et aux domaines culturel et touristique.

Votre commission ayant proposé d'adopter l'article 1^{er} de ratification, je n'entrerai pas plus dans le détail de l'ordonnance, sauf pour ce qui concerne, à l'article 17, le régime d'autorisation ou de déclaration des manifestations sportives.

Jusqu'alors, l'article L. 331-2 du code du sport prévoyait que toute compétition sportive, rencontre, démonstration ou manifestation publique sportive de quelque nature que ce soit, devait être déclarée auprès de l'autorité administrative dès lors qu'elle n'était pas organisée sous l'égide d'une fédération sportive agréée ou qu'elle n'était pas inscrite au calendrier d'une telle fédération.

Cela recouvrait, en réalité, des situations très diverses, allant des kermesses et des fêtes de quartier, avec quelques activités physiques récréatives, jusqu'à des événements sportifs à visée purement commerciale, hors des circuits fédéraux, tels certains critères.

Dans les faits, cette obligation était largement méconnue des organisateurs et donc peu utile pour l'administration, alors même que son non-respect était en théorie passible d'une sanction pénale pouvant aller jusqu'à un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende ! L'ordonnance supprime donc cette obligation déclarative générale, dont l'utilité était devenue très limitée à l'époque d'internet. Elle supprime aussi cette incrimination manifestement disproportionnée.

Cependant, certaines de ces manifestations organisées hors du champ de contrôle des fédérations sportives peuvent représenter des dangers non négligeables pour les participants. Je pense en particulier à l'engouement depuis plusieurs années pour les sports dits extrêmes, qui ne relèvent d'aucune discipline sportive reconnue.

L'ordonnance étend par conséquent le pouvoir dévolu au préfet d'interdire, par arrêté motivé et sous le contrôle du juge, une compétition « lorsqu'elle présente des risques d'atteinte à la dignité, à l'intégrité physique ou à la santé des participants ».

J'évoquerai maintenant brièvement les articles additionnels à l'article de ratification.

L'article 2 de ce texte vise à corriger une conséquence indirecte de la mesure que je présentais à l'instant sur le champ de contrôle de l'Agence française de lutte contre le dopage, l'AFLD.

Ce champ est défini par l'article L. 232-5 du code du sport. Aux termes de cet article, l'Agence peut intervenir lors des manifestations sportives organisées par les fédérations agréées ou autorisées par les fédérations délégataires, de même que pendant les manifestations sportives internationales organisées sur notre sol.

L'ordonnance du 30 septembre 2015 de transposition du nouveau code mondial antidopage a ajouté au champ de contrôle de l'Agence la possibilité de diligenter des contrôles lors des « manifestations sportives soumises à une procédure de déclaration ou d'autorisation prévue par le présent code ».

Mais, vous le comprenez, le resserrement du champ des déclarations préalables, dans le même mouvement, est venu limiter la portée de cette mesure : elle prive l'AFLD de la possibilité de contrôler des manifestations sportives organisées en dehors de tout cadre fédéral.

Il convenait donc de corriger cette situation en réintroduisant la possibilité de mener des contrôles antidopage lors des manifestations sportives « donnant lieu à une remise de prix en argent ou en nature » alors même qu'elles ne sont pas organisées par une fédération agréée ou autorisées par une fédération délégataire.

Dans la mesure où cette disposition figure dans le présent projet de loi, elle a été supprimée par le Gouvernement dans la proposition de loi visant à préserver l'éthique du sport, à renforcer la régulation et la transparence du sport professionnel et à améliorer la compétitivité des clubs, présentée par Dominique Bailly et votée – nous en sommes collectivement fiers – à l'unanimité la semaine dernière par votre assemblée.

De même, vous avez déjà adopté l'extension du champ du profilage biologique du sportif, qui figure à l'article 2 *bis* du projet de loi, à la suite d'un amendement du rapporteur à l'Assemblée nationale, Pascal Deguilhem. Cette mesure a été retirée de la proposition de loi de Dominique Bailly.

Jusqu'à présent, le profilage biologique du sportif, qui est un mode de preuve indirecte du dopage par un suivi régulier d'une série de paramètres biologiques, ne pouvait concerner que certaines catégories de sportifs : les sportifs professionnels, les sportifs de haut niveau, les sportifs Espoirs et les sportifs ayant fait l'objet d'une sanction pour dopage au cours des trois dernières années.

L'Agence mondiale antidopage estime que, pour être pleinement en conformité avec le nouveau code mondial, la technique du profilage biologique ne doit pas se limiter à ces catégories de sportifs, mais qu'elle doit pouvoir s'appliquer, le cas échéant, à tout sportif au sens du code du sport. Le Gouvernement souhaite donc s'inscrire en parfaite conformité avec le code mondial en réglant cette dernière question.

Enfin, l'article 3 du projet de loi concerne non plus le sport, mais la supervision des établissements bancaires et des sociétés d'assurance. Il s'agit également de corriger une conséquence indirecte et inopportune des dispositions de l'ordonnance à ratifier.

La commission de la culture, de l'éducation et de la communication a bien voulu adopter le présent projet de loi de ratification sans changements par rapport au texte de l'Assemblée nationale. J'en félicite son rapporteur, Michel Savin. Aucun amendement n'a été, me semble-t-il, déposé sur ce texte.

Le Gouvernement ne pourrait évidemment qu'être satisfait si la Haute Assemblée adoptait aujourd'hui un texte conforme, car il pourrait ainsi être rapidement promulgué. Il répondrait aux attentes en matière de conformité au code mondial antidopage, mais aussi en matière de simplification et de clarté du droit, en particulier dans le code du sport et dans le code monétaire et financier. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur celles du groupe écologiste et du RDSE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel Savin, rapporteur de la commission de la culture, de l'éducation et de la communication. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons s'inscrit dans une démarche de longue haleine de simplification et de clarification du droit.

L'ordonnance du 17 décembre 2015 procède ainsi, dans divers domaines, à la transformation des régimes d'autorisation en régimes de déclaration. L'accès à certaines professions et leur exercice s'en trouveront simplifiés. Enfin, de nombreuses procédures administratives sont allégées.

Améliorer les relations entre le public et l'administration, diminuer les contraintes pesant sur nos concitoyens, sur les élus locaux et sur les entreprises, en ayant le courage de se défaire de procédures inutiles ou désuètes – et la lecture de l'ordonnance en offre de nombreux exemples – sont autant d'objectifs que notre commission et notre assemblée partagent pleinement. La proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement, dont le Sénat est à l'origine et qu'il a adoptée en début d'après-midi, en offre un parfait exemple.

Il convient toutefois de veiller à ce que la simplification du droit se fasse selon une méthode acceptable et constructive. Il s'agit de ne pas multiplier les demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance, le périmètre des habilitations étant souvent très étendu ou imprécis, ce qui conduit à vider le travail parlementaire de son sens et crée une forme d'insécurité.

Ces objections ont par deux fois fondé l'opposition du Sénat à habiliter le Gouvernement à prendre la présente ordonnance, sur le rapport de nos collègues Thani Mohamed Soilihi et André Reichardt. Les articles 2 et 3 du projet de loi illustrent les risques liés à une simplification précipitée.

L'article 2 corrige en effet la suppression malencontreuse du contrôle exercé par l'Agence française de lutte contre le dopage sur les manifestations sportives non organisées ou autorisées par une fédération sportive. Il étend désormais le champ du contrôle de l'Agence aux manifestations sportives donnant lieu à une remise de prix en argent ou en nature, même si elles ne sont pas organisées ou autorisées par une fédération. Par coordination, le champ des sanctions pouvant être prononcées par l'Agence est également étendu.

L'article 3 quant à lui corrige une autre erreur matérielle, cette fois dans le domaine financier. L'ordonnance a supprimé l'avis obligatoire préalable de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, l'ACPR, pour la nomination ou le renouvellement des commissaires aux comptes des organismes soumis à son contrôle. Ce faisant, elle a supprimé la possibilité pour l'ACPR de nommer un commissaire aux comptes supplémentaire dans les organismes d'assurance, alors que cette faculté avait

vocation à être conservée. Cet article relevant de la commission des finances, j'ai sollicité l'avis de son rapporteur général, notre collègue Albéric de Montgolfier, qui m'a indiqué qu'il y était favorable.

Il ne fait aucun doute que le travail serein et informé du Parlement aurait permis d'éviter ces erreurs de coordination, d'autant plus regrettables que les dispositions de l'ordonnance sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier dernier.

Quoi qu'il en soit, l'ordonnance ne présentant pas de difficulté particulière, notre commission se montre naturellement favorable à sa ratification. Elle a ainsi adopté sans modification l'ensemble du projet de loi.

En outre, l'article 2 *bis*, inséré par nos collègues députés, permettra de mettre notre législation en conformité avec les recommandations de l'Agence mondiale antidopage. Rendue impérative par la candidature de la Ville de Paris à l'organisation des jeux Olympiques d'été de 2024, cette mise en conformité avait été introduite dans le projet de loi relatif à l'égalité et à la citoyenneté. Le Sénat avait supprimé l'article 13 *bis* du projet de loi au motif fondé qu'il s'agissait d'un cavalier législatif. Il adoptera aujourd'hui cette disposition utile et nécessaire, ce dont je me réjouis.

Compte tenu de ces observations, je vous invite, mes chers collègues, à confirmer le vote de notre commission et à adopter ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Prunaud.

Mme Christine Prunaud. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'examen d'un projet de loi de ratification est toujours un moment particulier pour les parlementaires du groupe CRC. En effet, nous nous situons là dans un entre-deux particulièrement désagréable : on nous demande d'accepter la ratification d'un document dont nous n'avons pas pu débattre ensemble.

Cela étant dit, venons-en au présent projet de loi de ratification. Les critiques du groupe CRC sur le recours aux ordonnances s'y appliquent pleinement. En effet, ce texte est un regroupement anarchique de mesures diverses et variées, ayant pour fil conducteur de créer un choc de simplification. La frontière avec la dérégulation est parfois ténue...

Ainsi, souvenons-nous que lors des débats sur le projet de loi habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnance, le secrétaire d'État de l'époque, Thierry Mandon, avait indiqué que 3 000 régimes spéciaux pourraient être modifiés. On peut effectivement se dire que ce nombre témoigne plus d'une gabegie administrative que d'une réelle cohérence, mais, je le répète, dans ce cadre, on peut regretter que la discussion n'ait pas eu lieu.

Nous entendons régulièrement parler de la complexité administrative, normative, à la française, restes d'une culture jacobine de nos institutions. Un choc de simplification serait donc nécessaire pour raccourcir les délais, alléger les procédures, au risque selon nous de supprimer certains filets de sécurité. Ce quinquennat aura été grandement marqué par ce processus de dérégulation.

Si certaines mesures du texte qui nous est aujourd'hui soumis relèvent du bon sens et mettent en œuvre une simplification utile pour nos concitoyens – je pense aux dispositions

visant à lutter contre le dopage et au défaut de réponse de l'administration valant accord –, d'autres en revanche nous posent franchement question.

Ainsi, je m'étonne qu'on puisse se déclarer chef de centre d'insémination sans le moindre contrôle de l'État.

De la même manière, les services techniques des remontées mécaniques n'auront plus à certifier le matériel pour que leur propriétaire puisse profiter d'une déduction de taxe sur la valeur ajoutée.

Les entreprises du secteur funéraire sont en partie exonérées du droit commun, car elles n'ont plus l'obligation de présenter de manière transparente leur forme juridique et leur habilitation.

Quant aux sociétés anonymes et aux sociétés en commandite par actions, elles pourront dorénavant exercer le métier d'agents artistiques, activité qui ne nécessite plus d'inscription au registre national des agents artistiques. Je ne doute pas que cela permettra à des parents de représenter les intérêts de leur progéniture dans certains concours de beauté ou de jeunes artistes, mais cela pose tout de même un certain nombre de questions.

Je m'étonne d'ailleurs que, au moment où l'on essaie de réguler l'activité des représentants dans le secteur du sport, avec succès comme en témoigne la proposition de loi adoptée ici à l'unanimité la semaine dernière, à l'occasion de laquelle nous avons pu défendre, avec bonheur, nos valeurs, et la décision de la FIFA de supprimer le *third party ownership*, ou propriété des droits économiques des joueurs par des tiers, on dérégule le domaine de la représentation dans les arts.

Toutes ces mesures qui, prises individuellement, semblent anodines et dont, je l'ai dit, certaines sont bonnes vont en fait toutes dans le même sens. Elles visent à mettre en œuvre une dérégulation progressive et à uniformiser tous les régimes spéciaux pour les intégrer – c'est notre crainte – au régime général.

Monsieur le secrétaire d'État, il nous est donc impossible de voter un tel texte en l'état, malgré les avancées qu'il contient dans certains secteurs, comme le sport. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. François Fortassin.

M. François Fortassin. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce texte poursuit le vaste chantier de simplification administrative décidé dès 2012 par le chef de l'État, et nous nous en réjouissons. Concédonsons qu'il amplifie une volonté plus ancienne, mais reconnaissons aussi que nous assistons depuis quelques années à une accélération bienvenue de l'allégement des procédures administratives.

Nous serions enfin engagés sur « le chemin du bon sens », pour reprendre le titre d'un rapport sénatorial sur les normes agricoles.

Un Français sur quatre jugerait sa relation avec l'administration extrêmement « complexe ». On comprend nos compatriotes, car il nous est arrivé à tous d'être confrontés à la lourdeur des procédures administratives.

C'est donc avec bienveillance que j'aborde ce débat. Il semble y avoir un consensus sur la nécessité d'aller aussi loin que possible pour faciliter la vie des administrés, qu'ils soient particuliers ou entrepreneurs.

Le projet de loi qui nous est soumis ne comporte que trois articles.

L'article 1^{er}, qui a pour objet de ratifier l'ordonnance du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels et modifiant le code du sport, concerne de nombreux domaines allant du secteur agricole au sport, en passant par les services funéraires et les débits de boissons.

Je ne reviendrai pas sur l'historique de la rédaction de cette ordonnance, notre collègue rapporteur l'ayant très bien fait.

Je rappellerai seulement que cette ordonnance découle de l'inversion, par la loi du 12 novembre 2013, du principe selon lequel le silence gardé par l'administration au terme de deux mois valait rejet de la demande. Depuis cette loi, le silence de l'administration vaut acceptation. C'est une bonne chose.

Afin de conserver un minimum d'encadrement dans des cas bien précis, des exceptions ont été prévues, où l'acceptation implicite ne serait pas la règle. Toutefois, pour simplifier les procédures dans ces cas, l'ordonnance du 17 décembre 2015 supprime des régimes d'autorisation et déclaration, allège les régimes d'autorisation préalable et de déclaration ou substitue des régimes déclaratifs à des régimes d'autorisation.

Plusieurs types d'activités sont concernés. D'une façon générale, il s'agit de faciliter la vie des entrepreneurs et de leur épargner des complications dans le cadre de leurs activités. On ne peut bien entendu que partager cet objectif.

Alors, oui, il faut ratifier cette ordonnance, car, oui, il n'est pas besoin de faire une déclaration à l'administration pour « arracher des plantations de plantes à parfum », pour ne citer qu'un exemple anecdotique.

Le projet de loi contient deux autres articles visant à corriger deux malfaçons de l'ordonnance apparues mécaniquement du fait de l'allégement des procédures.

L'article 2 rend à l'Agence française de lutte contre le dopage sa compétence pour effectuer des contrôles pendant les manifestations sportives qui ne sont pas organisées ou autorisées par une fédération sportive agréée. Le panel des sanctions est également élargi.

J'approuve bien sûr cet article. Tricher ou mettre en danger sa santé sont des pratiques qui, hélas ! ont également cours en dehors du cadre des fédérations. J'ajoute que cet article est conforme à l'esprit de la loi du 1^{er} février 2012 visant à renforcer l'éthique du sport et les droits des sportifs, texte adopté sur l'initiative du RDSE.

Enfin, l'article 3 rétablit la faculté pour l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution de désigner un commissaire aux comptes supplémentaire dans les organismes d'assurance soumis à son contrôle.

Cette disposition technique n'appelant pas de commentaire, je conclurai en revenant sur l'enjeu principal de ce projet de loi, la simplification de la vie des administrés.

Le groupe du RDSE votera ce texte parce que, conjugué aux autres mesures de simplification adoptées au cours de ces dernières années, il tend à substituer à une administration parfois trop tatillonne une administration plus efficace et plus rapide, sans jamais confondre, monsieur le secrétaire d'État, vitesse et précipitation.

Néanmoins, ce texte ne réglera pas tous les problèmes.

Certains athlètes qui manient avec dextérité le « référentiel rebondissant aléatoire » ont parfois une musculature suspecte et sont très sujets aux tendinites, leurs muscles, qui n'ont pas été fabriqués en maniant la fourche au moment des fenaions ou la charrue au moment des labours, étant quelque peu fragiles, surtout lorsqu'ils subissent de nombreux chocs...

Nous devons veiller à cette question, que M. le secrétaire d'État connaît bien, car, d'une part, si les sportifs veulent être adulés, ils doivent être exemplaires; d'autre part, nous n'avons pas le droit, par nos comportements, de mettre leur santé en danger.

Cela étant dit, monsieur le secrétaire d'État, je sais que vous luttez contre le dopage avec détermination et beaucoup de courage. (*Applaudissements sur les travées du RDSE et de l'UDI-UC.*)

M. Jean-Claude Luche. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Kern.

M. Claude Kern. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, sauf surprise, nous ne devrions pas nous écharper au cours de l'examen de ce texte (*Sourires.*), technique, mais consensuel, comme l'attestent, je le crois, nos débats en commission.

Le présent projet de loi a deux objectifs.

Dans le respect des principes constitutionnels, il vise tout d'abord à faire ratifier par le Parlement l'ordonnance du 17 décembre 2015, laquelle procède à des mesures de simplification dans les domaines les plus divers : finance, commerce, professions agricoles, transports, secteur funéraire, régime des débits de boissons, culture, tourisme ou encore manifestations sportives.

Cette démarche d'allègement des contraintes administratives pesant sur les entreprises était attendue par l'ensemble des professionnels. Au Sénat, nous l'avons soutenue dans le cadre de la loi du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives.

Concrètement, cette ordonnance a engagé trois séries de modifications : la suppression des régimes d'autorisation et de déclaration pouvant retarder l'exercice d'une activité professionnelle; l'allègement des régimes d'autorisation préalable et de déclaration; la substitution de régimes déclaratifs à des régimes d'autorisation préalable. Bref, elle est une bouffée d'oxygène pour les entreprises, même s'il reste encore beaucoup à faire, monsieur le secrétaire d'État.

Ce projet de loi vise ensuite à corriger des malfaçons nées de la rédaction de l'ordonnance, dont les dispositions sont, je le rappelle, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Les dispositions litigieuses sont de deux ordres.

En premier lieu, l'ordonnance a supprimé par erreur le contrôle exercé par l'Agence française de lutte contre le dopage sur les manifestations sportives non organisées ou autorisées par une fédération sportive. Afin de réparer cette faute, le projet de loi étend le champ du contrôle de l'AFLD aux manifestations sportives donnant lieu à une remise de prix en argent ou en nature, même si elles ne sont pas organisées ou autorisées par une fédération.

En second lieu, cela a été rappelé, l'ordonnance de décembre 2015 a supprimé le régime d'avis préalable de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution pour

toute proposition de nomination ou de renouvellement du mandat des commissaires aux comptes des organismes des secteurs bancaire et assurantiel. En lieu et place, elle prévoit que l'ACPR peut désigner, lorsque la situation le justifie, un commissaire aux comptes supplémentaire.

Or, telle qu'elle est rédigée, l'ordonnance exclut de ce dispositif les établissements du secteur de l'assurance. Le présent projet de loi rétablit donc la possibilité pour l'ACPR de désigner un commissaire aux comptes supplémentaire dans les organismes du secteur de l'assurance.

Par ailleurs, l'Assemblée nationale a considéré, à raison, que ce texte constituait le véhicule législatif le plus adapté pour mettre notre réglementation nationale en totale conformité avec les recommandations de l'Agence mondiale antidopage, l'AMA.

À cet effet, nos collègues députés ont introduit un article qui étend le champ d'application du suivi longitudinal du profil biologique. Ce dispositif ne concernera plus seulement les sportifs de haut niveau, les sportifs Espoirs, les sportifs professionnels licenciés des fédérations agréées et les sportifs ayant déjà fait l'objet d'une sanction disciplinaire, comme cela est le cas aujourd'hui. Il s'appliquera à tous les sportifs. En effet, des sportifs ne figurant pas dans cette liste pourraient relever de ce dispositif du fait, par exemple, de leur investissement dans des épreuves sportives.

Cette extension a été officiellement demandée au Gouvernement par l'Agence mondiale antidopage. Si une telle évolution est nécessaire pour mener à bien la lutte contre le fléau que constitue le dopage, elle pourrait aussi, à son niveau, jouer un rôle en faveur de la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Je terminerai en rappelant, pour mémoire, que deux des articles de ce texte, et vous l'avez rappelé, monsieur le secrétaire d'État, figuraient initialement dans la proposition de loi visant à préserver l'éthique du sport, à renforcer la régulation et la transparence du sport professionnel et à améliorer la compétitivité des clubs, texte que nous avons adopté à l'unanimité la semaine dernière. Ils en ont été retirés au profit du présent texte. Nous y sommes donc doublement favorables !

Le groupe UDI-UC soutiendra évidemment ce texte. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC et du RDSE.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Corinne Bouchoux.

Mme Corinne Bouchoux. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, madame la présidente de la commission, mes chers collègues, le projet de loi que nous étudions aujourd'hui a été adopté avec de minimes ajustements à l'Assemblée nationale et sans modification lors de son examen, ici, par la commission. Sa discussion en séance publique devant notre assemblée ne devrait pas susciter d'inquiétudes particulières, même si de bonnes questions ont été posées.

Nous souhaitons tout d'abord saluer les avancées que contient ce texte en matière de lutte contre le dopage. Les articles 2 et 2 *bis* permettent, pour l'un, de pallier une malfaçon de l'ordonnance concernant les contrôles menés par l'Agence de lutte contre le dopage, pour l'autre, d'élargir le champ d'application du profil biologique sportif.

Ces deux mesures figuraient initialement dans une proposition de loi adoptée il y a une semaine dans cet hémicycle à l'unanimité, avant de trouver le bon véhicule législatif, celui que nous étudions aujourd'hui. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Nous soutenons donc sans réserve ces deux points, tant la lutte contre le dopage et toutes les formes de tricheries dans le sport doivent être combattues vigoureusement.

En ce qui concerne l'autre volet du texte, la ratification de l'ordonnance du 17 décembre 2015, nous nous réjouissons de ce qui est une avancée en termes de simplification. Sans vouloir critiquer l'administration, force est de reconnaître que, parfois, nous frôlons Ubu, et nombreux sont les domaines sur lesquels ce texte aura une incidence, du secteur funéraire au secteur agricole, en passant par la culture. On nous dit que cela permettra une simplification des procédures et un meilleur fonctionnement. Si c'est le cas, nous nous en réjouissons.

Alors que certains régimes d'autorisation préalable sont lourds et complexes pour les professionnels et les entreprises, l'allègement des procédures leur permettra d'exercer plus simplement leur activité.

Cette simplification et le choix fait en faveur des régimes déclaratifs, plutôt que des régimes d'autorisation préalable, visent à une meilleure efficacité et lèvent de véritables pesanteurs administratives, souvent dénoncées sur diverses travées de notre hémicycle. On me le dit souvent, que ce soit lors d'un rendez-vous à ma permanence ou sur le terrain avec les élus du département, le poids des normes, qui s'empilent et parfois se contredisent à quelques semaines d'intervalle, frôle parfois Kafka, et il est bien lourd à supporter.

L'action de simplification menée par le Gouvernement est donc nécessaire – nous en avons eu un exemple tout à l'heure – et nous formons le vœu qu'elle se poursuive et essaime dans d'autres domaines. Toutefois, il ne faudrait pas pousser trop loin la simplification, notamment en matière d'environnement.

Cette démarche en faveur de la simplification de l'accès des usagers aux services de l'administration est à mener sur le long terme. Mais des avancées en la matière sont déjà visibles, comme l'entrée en vigueur, au début de l'année, du nouveau code des relations entre le public et l'administration. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

Nous saluons cette volonté d'agir, dont la mesure phare est celle qui permet de considérer que le silence de l'administration vaut acceptation, passé un délai de deux mois sans réponse de sa part. Ce changement de paradigme, effectif déjà depuis novembre 2014, représente un pas de géant dans de nombreux domaines.

Dans la continuité de cette action en faveur du lien avec les usagers, la possibilité de saisine de l'administration par voie électronique est également bénéfique. Néanmoins, la question de savoir comment font ceux qui sont éloignés de l'outil informatique reste posée.

Nous apprécions également sur ce texte, comme sur celui qui a été évoqué, la méthode du Gouvernement. Le choix de recenser tous les régimes d'autorisation afin d'identifier ceux qui pourraient être simplifiés découle d'une volonté à la fois pragmatique et claire qui nous convient. En garantissant l'assouplissement des démarches, tout en prévoyant les contrôles nécessaires, le Gouvernement a su trouver, en

tout cas pour aujourd'hui, un équilibre judicieux, même si quelques exemples quelque peu baroques suscitent notre interrogation.

Nous soutenons donc ce texte et nous saluons la méthode qui a été adoptée. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste et du groupe socialiste et républicain. – MM. François Fortassin et Alain Dufaut applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Lozach.

M. Jean-Jacques Lozach. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, ce projet de loi ratifiant l'ordonnance du 17 décembre 2015 comporte de nombreuses dispositions de simplification, très éloignées de la thématique sportive. Toutefois, au milieu de cette diversité, nous trouvons plusieurs éléments intéressants tout particulièrement les manifestations sportives et la lutte contre le dopage.

Il ne s'agit pas du seul texte visant à simplifier le régime des déclarations ou des autorisations préalables en matière de manifestations sportives. Je pense, par exemple, au décret du 24 juin 2016, qui permet d'alléger le régime de contrôle pour les manifestations de sports de combat : on passe d'un régime d'autorisation préalable à un régime de déclaration, qui se trouve, par ailleurs, écarté s'il s'agit d'une manifestation organisée par une fédération délégataire.

Concernant l'ordonnance en question, deux petites erreurs se trouvent ici corrigées. La suppression du régime de déclaration préalable auprès de l'autorité administrative de toute manifestation publique, quelle que soit sa nature, dans une discipline sportive qui se trouve n'être ni organisée ni autorisée par une fédération agréée, est une utile mesure d'allègement des formalités administratives. Nombre de mes collègues étant revenus sur l'expression « choc de simplification », je ne m'y attarderai pas.

Certes, il ne s'agit pas de laisser démunie l'administration. En effet, celle-ci conserve son pouvoir de police administrative, en pouvant interdire la tenue d'une manifestation sportive, selon le triptyque classique de l'ordre public : risques d'atteinte à la dignité, à l'intégrité physique ou à la santé des participants. Tout à l'heure, M. le secrétaire d'État a évoqué des sports dits « violents » ou « extrêmes ».

Toutefois, et c'est l'objet de l'article 2 du projet de loi, la suppression de certains régimes de déclaration ou d'autorisation préalable privait de base juridique les pouvoirs de contrôle de l'AFLD, l'Agence française de lutte contre le dopage, sur des pans entiers de la pratique sportive, en raison du renvoi explicite, au sein de l'article L. 232-5 du code du sport, de son autorité de contrôle sur les « manifestations sportives soumises à une procédure de déclaration ou d'autorisation prévue par le présent code ».

Le rétablissement des contrôles de l'AFLD sur un champ important du sport amateur est essentiel, bien entendu, alors que le recours au dopage dans le sport amateur concernerait de 5 % à 15 % des pratiquants, selon le chiffre de l'Académie nationale de médecine. Je veux ici réitérer le cri d'alarme que je formulais déjà en 2013 dans le rapport sur la lutte contre le dopage, qui n'est malheureusement pas l'apanage du sport de haut niveau ou de disciplines circonscrites.

Les amateurs ont trop longtemps échappé à la stratégie des contrôles, d'où la nécessité de les intégrer dans les publics cibles, des amateurs qui ont souvent des revenus supérieurs à ceux des professionnels.

De surcroît, le panel de sanctions que peut prendre l'Agence se trouve élargi à l'interdiction, pour un sportif, de participer à des manifestations hors fédérations, ainsi qu'à des personnes tierces qui ont contribué, d'une manière ou d'une autre, à une activité de dopage ou d'entrave à l'exécution des missions de l'agence. Un certain nombre de disciplines sont très régulièrement citées ; je pense, par exemple, au culturisme.

Celui qui est aujourd'hui présenté comme le champion du monde de culturisme relève d'une fédération internationale totalement inconnue en France. On sait, par ailleurs, que les salles de culturisme, de remise en condition physique, de *bodybuilding* ou d'haltérophilie sont des lieux très fréquentés pour des trafics de produits illicites... Et ces trafics concernent non pas seulement ces activités-là, mais l'ensemble des autres activités, qu'il s'agisse de sports collectifs ou individuels.

L'article 2 *bis*, introduit par notre collègue Pascal Deguilhem, rapporteur du projet de loi à l'Assemblée nationale, vise à achever la transposition en droit interne du code mondial antidopage. Il permet d'élargir l'usage du suivi longitudinal du profil biologique au-delà des sportifs de haut niveau, des sportifs « Espoir » et des sportifs professionnels licenciés des fédérations.

Cette nouvelle technique de contrôle est particulièrement prometteuse. Elle permet de mettre en évidence l'utilisation de substances ou l'usage de méthodes interdites, en révélant des variations atypiques du profil biologique du sportif.

La création d'un profil biologique résulte de l'amendement sénatorial que j'avais déposé dans le cadre de la loi du 12 mars 2012. Elle a élargi les missions de l'AFLD, qui fut créée par le législateur en 2006, pour définir et conduire les actions de la lutte antidopage. Cette Agence a le statut d'une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale.

L'article 3 permet de réintégrer les organismes d'assurance dans le champ du pouvoir de désignation de commissaire aux comptes supplémentaire de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution.

Ainsi, ce projet d'ordonnance, à caractère essentiellement technique, est l'occasion d'achever le travail de transposition dans notre législation du code mondial antidopage, effectué pour l'essentiel par l'ordonnance du 30 septembre 2015. La correction de deux malfaçons, *via* les articles 2 et 2 *bis* du projet de loi, permet à notre pays de conforter sa position d'avant-garde dans la lutte contre le dopage. En effet, il s'agit d'une position qu'il convient de maintenir.

La France n'est-elle pas le pays qui a le plus légiféré sur ce sujet, depuis la loi Herzog en 1965, suivie des lois Bambuck en 1989, Buffet en 1999 et Lamour en 2006, pour n'évoquer que les lois essentielles ? La France est souvent citée comme modèle et, pourtant, c'est dans notre pays qu'est intervenu cet événement à haute valeur symbolique que fut l'affaire Armstrong. Nous aurons connu quatorze années de mensonges et de mystification, en lien avec le formidable succès populaire que connaît le Tour de France cycliste.

Nous connaissons les importantes difficultés auxquelles nous nous heurtons : la loi du silence – même si les révélations des « sportifs repentis » se multiplient –, l'internationalisation des pratiques et des trafics, la possibilité d'achats sur internet, l'hétérogénéité des laboratoires agréés par l'AMA, le cloisonnement du mouvement sportif, l'apparition

de nouveaux produits, les difficultés de détection de certaines pratiques, comme l'autotransfusion sanguine, ou bien encore l'éventuelle complicité institutionnelle caractérisant le dopage d'État de certains pays.

Tous ces obstacles doivent non pas engendrer résignation et fatalisme, mais inciter à une forte mobilisation collective. En effet, l'implication dans la lutte antidopage concerne tous les acteurs du sport : l'Union européenne, les États, le CIO, le CNOSF, l'AMA, les fédérations sportives nationales et internationales, divers ministères – non pas simplement celui des sports, mais également l'éducation nationale, la santé et l'intérieur –, les sportifs et leur encadrement, les anciens sportifs, les partenaires économiques, les professions médicales et paramédicales, les agences nationales comme l'AFLD, l'OCLAESP, l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique, les instances publiques ou privées ayant trait au sport et, bien évidemment, le Parlement, à travers sa fonction législative.

En 2013, nous posions sept piliers principaux autour desquels s'articulaient les soixante propositions émises par la commission d'enquête parlementaire du Sénat : la connaissance de la réalité du dopage et du trafic, la prévention, la politique des contrôles, les analyses – avec la question du statut du laboratoire de Châtenay-Malabry –, les sanctions – savoir, par exemple, qui doit détenir le pouvoir de sanction des sportifs –, la politique pénale – avec la pénalisation ou non de l'usage de produits dopants – ou bien encore la coopération entre les acteurs en charge de la lutte antidopage, qui sont trop souvent isolés.

Depuis 2013, nous avons progressé, *via* notamment l'actualisation du code mondial. Mais le combat doit nécessairement se poursuivre, de récentes affaires nous le rappellent.

Avec le dopage, nous nous trouvons à la convergence de divers enjeux qui en font une véritable question de société : un enjeu éthique d'équité sportive, c'est-à-dire d'égalité des chances face au résultat et à la performance ; un enjeu sanitaire, les produits utilisés pouvant avoir des effets néfastes sur la santé des sportifs, à court, moyen ou long terme ; un enjeu économique et médiatique – par exemple, l'économiste Jean-François Bourg estime le marché mondial du dopage à environ 30 milliards d'euros par an ; un enjeu judiciaire, puisque nous nous trouvons face à un trafic de produits interdits.

Le renforcement des dispositions visant à lutter contre la corruption sportive, composante de la proposition de loi débattue ici même la semaine dernière, complète les avancées sur la lutte contre le dopage par des dispositions inhérentes aux fraudes technologiques.

Nous pouvons nous réjouir que le travail accompli au cours de cette législature apporte des réponses à la dégradation des vertus prônées à travers la pratique sportive, l'abaissement de la dignité dont est porteur l'aléa sportif et l'atteinte à l'intégrité du sport.

Le dopage constitue un problème éthique majeur pour le sport du XXI^e siècle. La contribution déterminée à son éradication représente également un élément clef de la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2024. La ratification, que j'espère unanime, de cette ordonnance y contribuera. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – M. François Fortassin applaudit également.*)

Mme la présidente. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROJET DE LOI RATIFIANT
L'ORDONNANCE N° 2015-1682 DU
17 DÉCEMBRE 2015 PORTANT
SIMPLIFICATION DE CERTAINS
RÉGIMES D'AUTORISATION
PRÉALABLE ET DE DÉCLARATION
DES ENTREPRISES ET DES
PROFESSIONNELS ET MODIFIANT
LE CODE DU SPORT

Article 1^{er}
(Non modifié)

L'ordonnance n° 2015-1682 du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels est ratifiée.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2
(Non modifié)

- ① Le titre III du livre II du code du sport est ainsi modifié :
- ② 1° Le 2° de l'article L. 230-3 est ainsi rédigé :
- ③ « 2° Soit à une manifestation sportive donnant lieu à une remise de prix en argent ou en nature, alors même qu'elle n'est pas organisée par une fédération agréée ou autorisée par une fédération délégataire ; »
- ④ 2° Le *b* du 2° du I de l'article L. 232-5 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *b*) Pendant les manifestations sportives donnant lieu à une remise de prix en argent ou en nature, alors même qu'elles ne sont pas organisées par une fédération agréée ou autorisées par une fédération délégataire ; »
- ⑥ 3° Le I de l'article L. 232-23 est ainsi modifié :
- ⑦ *a*) Au *b* du 1°, après le mot : « participer », sont insérés les mots : « à toute manifestation sportive donnant lieu à une remise de prix en argent ou en nature, de même qu' » ;
- ⑧ *b*) Au *c* du même 1°, les mots : « des compétitions et manifestations sportives autorisées par une fédération délégataire ou organisées par une fédération agréée ainsi qu'aux entraînements y préparant » sont remplacés par les mots : « des manifestations sportives et des entraînements mentionnés au *b* du présent 1° » ;
- ⑨ *c*) Au *b* du 2°, les mots : « des compétitions et manifestations sportives autorisées par une fédération délégataire ou organisées par une fédération agréée ainsi qu'aux entraînements y préparant » sont remplacés par les mots : « des manifestations sportives et des entraînements mentionnés au *b* du 1° du présent I ». – *(Adopté.)*

Article 2 bis
(Non modifié)

- ① Le premier alinéa de l'article L. 232-12-1 du code du sport est ainsi rédigé :

- ② « Les prélèvements biologiques mentionnés au premier alinéa de l'article L. 232-12 peuvent avoir pour objet d'établir le profil des paramètres pertinents dans l'urine ou le sang d'un sportif aux fins de mettre en évidence l'utilisation d'une substance ou d'une méthode interdite en vertu de l'article L. 232-9. » – *(Adopté.)*

Article 3
(Non modifié)

- ① Le code monétaire et financier est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 612-43 est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 612-43.* – L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution peut, lorsque la situation le justifie et dans des conditions fixées par décret, procéder à la désignation d'un commissaire aux comptes supplémentaire dans les organismes mentionnés au A du I de l'article L. 612-2, autres que les organismes mentionnés au 3° et exerçant des activités de nature hybride, au 4° *bis*, au 5°, au 6°, au 7°, au 8° et exerçant des activités de nature hybride, au 11° et au 12°, et dans les organismes mentionnés au B du même I, autres que les sociétés de groupe mixte d'assurance mentionnées au 6°. » ;
- ④ 2° Le I des articles L. 746-2, L. 756-2 et L. 766-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « L'article L. 612-43 est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... ratifiant l'ordonnance n° 2015-1682 du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels et modifiant le code du sport. » ;
- ⑥ 3° Après le 6° du III de l'article L. 746-2, il est inséré un 6° *bis* ainsi rédigé :
- ⑦ « 6° *bis* Pour l'application de l'article L. 612-43, les mots : « , et dans les organismes mentionnés au B du même I, autres que les sociétés de groupe mixte d'assurance mentionnées au 6° » sont supprimés ; »
- ⑧ 4° Après le 7° du III de l'article L. 756-2, il est inséré un 7° *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « 7° *bis* Pour l'application de l'article L. 612-43, les mots : « , et dans les organismes mentionnés au B du même I, autres que les sociétés de groupe mixte d'assurance mentionnées au 6° » sont supprimés ; ». – *(Adopté.)*

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Alain Néri, pour explication de vote.

M. Alain Néri. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, je ne peux que me féliciter de ce projet de loi, en particulier pour ce qui est de la lutte contre le dopage.

Ayant eu le privilège d'être le rapporteur de la loi antidopage de Roger Bambuck, puis de celle de Marie-Georges Buffet, je dois dire, monsieur le secrétaire d'État, que vous vous inscrivez parfaitement dans la continuité de vos prédécesseurs. Ce texte permet effectivement de renforcer la lutte contre le dopage, ce fléau qui non seulement touche les sportifs, mais aussi représente une atteinte à la santé publique.

Si ce projet de loi va dans le bon sens, le travail n'est toutefois jamais fini. J'ai, en plusieurs occasions, abordé le problème des autorisations à usage thérapeutique, douloureux problème sur lequel nous n'avons jamais pu trancher. Certains nous disent qu'un sportif doit avoir la possibilité de se soigner lorsqu'il est malade. Mais, là aussi, il y a dérives et tricheries. Aujourd'hui, nous avons connaissance de faits précis, qui confirment les craintes que nous avons évoquées voilà quelques années.

Nous avons appris, par exemple, que Bradley Wiggins avait bénéficié d'autorisations à usage thérapeutique avant sa victoire dans le Tour de France et aux jeux Olympiques. On peut dès lors s'interroger sur l'efficacité de tels traitements. Les médecins s'accordent tous à dire que l'usage thérapeutique d'un produit interdit aide à la performance et peut faire gagner celui qui n'était peut-être pas le meilleur.

Monsieur le secrétaire d'État, il est peut-être temps de soumettre à notre réflexion un projet de loi ou une proposition de loi qui permettrait de traiter ce douloureux problème.

Aujourd'hui, nous nous félicitons tous du progrès que représente le profil longitudinal du suivi biologique. C'est d'ailleurs chez les coureurs cyclistes que ce procédé a d'abord été mis en place. Il est donc possible de progresser encore en ce domaine. Si un sportif professionnel est malade, comme tout employé ou salarié, il doit prendre un congé de maladie ! Une fois son traitement terminé, il pourra reprendre la compétition. S'il s'agit d'un sportif amateur, l'arrêt n'est pas bien grave. Au lieu de participer à une compétition, il reste chez lui et se soigne.

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Alain Néri. Il faut mettre un terme à la suspicion qui pèse sur les traitements thérapeutiques. L'usage abusif des autorisations à usage thérapeutique constitue une escroquerie qui doit cesser.

Monsieur le secrétaire d'État, je voterai bien entendu ce texte, mais peut-être aurez-vous encore le temps de déposer un projet de loi qui nous permettrait d'aller plus loin, en supprimant l'autorisation à usage thérapeutique.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, dans le texte de la commission.

(Le projet de loi est adopté définitivement.)

10

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES

Discussion en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (proposition n° 810, texte de la commission n° 61, rapport n° 60).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Madame la présidente, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, je ne saurais commencer mon intervention sans rappeler le contexte de cette proposition de loi du député Laurent Grandguillaume, issue des mouvements sociaux des chauffeurs de taxi comme des VTC, ou voitures de transport avec chauffeur, au début de l'année 2016.

Ce texte est le résultat d'un remarquable travail de médiation et de concertation du député Grandguillaume qui a permis d'apaiser une situation explosive. Contrairement aux allégations de certains des acteurs, qui trouvent, hélas, un certain écho, cette proposition rencontre une approbation très majoritaire des organisations syndicales et professionnelles des taxis et des VTC.

Le secteur du transport public particulier de personnes connaît depuis plusieurs années un développement heurté, marqué par l'apparition de nouveaux acteurs. Certes, des services innovants pour les usagers ont émergé, mais la principale réalité de ce secteur est bien celle de sa déstabilisation et de la paupérisation de l'ensemble des professions historiques qui la composent, les milliers d'emplois créés étant trop vite marqués du sceau de la précarité.

Je ferai, tout d'abord, une mise au point sur les enjeux de cette proposition de loi. Il s'agit bien d'un texte d'équilibre, dont l'objet est que chacun puisse travailler dans ce secteur selon un rythme soutenable et pour un salaire décent.

Je rappelle que ce n'est pas un problème franco-français. Partout dans le monde, l'émergence de ce nouveau modèle, qui n'est bien souvent, en réalité, que le retour à un ancien monde, suscite des conflits sociaux et rend nécessaire une intervention des États pour parvenir à une régulation juridique.

C'est vrai en Grande-Bretagne, où un tribunal vient de reconnaître la qualité de salariés à ces chauffeurs prétendument travailleurs indépendants. C'est vrai aux États-Unis, où un juge vient de refuser d'homologuer une transaction indemnitaire au profit d'un de ces chauffeurs au motif qu'elle ne prenait pas suffisamment en compte la gravité du préjudice subi.

Partout dans le monde, les ministres des transports que je rencontre m'exposent les mêmes difficultés, les mêmes conflits et la nécessité d'une réponse politique, d'une réponse de régulation.

En revanche, ce qui est particulier à la France, c'est le constat d'un détournement de la loi d'orientation des transports intérieurs, ou LOTI, pour créer des emplois de chauffeurs, avec pour seules conditions la détention d'un permis de conduire et d'un certificat médical. Cette fraude massive a créé dans notre pays une tension supplémentaire avec les professionnels, qu'ils soient taxis ou VTC.

J'observe que votre commission partage ce constat et qu'elle a utilement développé cette analyse dans son rapport sous le chapitre intitulé, de manière appropriée, « Le détournement massif de la loi d'orientation des transports intérieurs ».

Soyez-en certains, le développement de ce secteur d'activité ne pourra se faire que dans un climat apaisé, avec une réelle prise en compte des conditions sociales des conducteurs par les plateformes, sous peine de conflits durs à venir.

Depuis le mois de mars dernier, j'ai la charge de la coordination interministérielle pour l'avenir des transports publics particuliers de personnes. Historiquement partagé entre les ministères de l'intérieur pour les taxis, du tourisme pour les VTC et des transports pour les « LOTI », il était temps de penser le secteur comme un tout cohérent et de cesser d'opposer les uns aux autres pour parvenir à une structuration durable du transport public particulier de personnes. Ce sont dorénavant les services de la DGITM, la Direction générale des infrastructures de transports et de la mer du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, qui sont chargés de ce secteur.

Dès le mois de janvier dernier, le Premier ministre, qui avait reçu l'ensemble des acteurs du transport public particulier de personnes, avait souhaité un retour à l'équilibre en posant les bases de la feuille de route que j'ai présentée le 4 avril 2016.

Cette journée fondatrice a permis la constitution de quatre groupes de travail, portant notamment sur les thématiques de l'accès aux métiers du secteur, des contrôles, de la gouvernance et de la création d'un fonds de garantie pour les taxis.

J'ai voulu appliquer une méthode simple, pragmatique et dont le premier résultat fut le retour à une confiance mutuelle entre les pouvoirs publics et les acteurs du secteur : rien ne peut être décidé sans une large concertation des professionnels du terrain.

Cette concertation, au sein des différents groupes de travail, s'est traduite par la tenue de plusieurs dizaines de réunions associant les représentants des professionnels : taxis, VTC et LOTI.

J'ai réuni, le 7 juillet dernier, l'ensemble des représentants qui ont pris part aux travaux, afin de leur présenter un premier bilan de cette concertation, à l'heure où la majorité des groupes de travail avaient déjà rendu leurs conclusions. À l'occasion de cette matinée d'échanges, les représentants des chauffeurs de taxi, des VTC et des LOTI étaient réunis pour la première fois, ce qui symbolise les avancées de ces derniers mois.

Une prise de conscience a bien eu lieu, celle de la responsabilité collective de l'avenir de ce secteur. Il fallait avancer vite pour structurer l'avenir du transport public particulier de personnes, à la mesure, sans doute, de la rapidité des évolutions qu'il connaît actuellement, et probablement pour longtemps.

Les traductions concrètes de l'ensemble des avancées réalisées au sein des groupes de travail sont déjà bien visibles. Ainsi, une nouvelle signalétique des VTC, plus claire et plus sécurisée, sera mise en place dès le début de 2017. Un nouveau référentiel de connaissance a été construit. Il sera sanctionné par un examen commun, avec des modules spécifiques pour les taxis et les VTC, et par une épreuve pratique.

Le Gouvernement souhaite confier au réseau des chambres de métiers, établissements publics assurant un service public, l'organisation de ces examens.

J'entends les critiques, fondées sur une suspicion, contre cette solution. Ce sont exactement les mêmes critiques et le même débat que lorsqu'un gouvernement avait confié aux chambres de métiers une mission pour l'inscription des auto-entrepreneurs. Vous observerez que, aujourd'hui, plus personne n'en parle.

Votre commission a considéré que ces dispositions relevaient du règlement et a supprimé en conséquence l'article 6. Le Gouvernement ne souhaite pas, à ce stade, nourrir ce débat juridique, mais je réaffirme notre volonté du choix des chambres de métiers pour l'organisation des examens.

Des méthodes de gouvernance plus structurelles et pérennes vont être mises en œuvre. En ce sens, un observatoire national du transport public particulier de personnes et des commissions locales regroupant maintenant l'ensemble des métiers du secteur seront créés. Ce décret, le dernier de la loi du 1^{er} octobre 2014, est en cours de publication.

En outre, les données deviennent un enjeu primordial dans les politiques publiques, tout particulièrement dans les transports. Je voudrais saisir cette occasion pour rappeler une disposition de la loi du 1^{er} octobre 2014 prévoyant la mise en place d'une base de données sur les licences de taxi. Elle n'avait jamais été constituée jusque-là, en raison de la multitude des sources, les 36 000 communes, qui peuvent toutes créer des licences de taxi.

Cette base de données, qui comprend les 59 000 licences de taxi, a été constituée. Elle contient plus de 900 000 données, qui seront précieuses pour la connaissance du secteur du taxi, lequel fait souvent l'objet d'analyses rapides, voire déformées par la spécificité de la situation parisienne.

Ce travail sur les données, indispensable pour la construction de politiques publiques cohérentes et documentées, est d'ailleurs poursuivi dans la proposition de loi qui vous est présentée.

L'ensemble des travaux menés a favorisé une vision nouvelle pour la cohérence du secteur du transport public particulier de personnes, avec une première traduction dans les textes réglementaires que je viens d'évoquer, et son aboutissement dans la proposition de loi dont nous allons débattre aujourd'hui.

La proposition de loi de Laurent Grandguillaume porte la vision d'un secteur décloisonné, tendant au rapprochement des règles qui s'imposent aux métiers du transport public particulier de personnes. La situation actuelle oblige à une plus grande cohérence entre les différents régimes, mais aussi à une meilleure régulation des centrales, dont le développement rapide est l'un des éléments qui a conduit aux tensions que connaît la profession.

Le rapporteur et auteur de cette proposition de loi, Laurent Grandguillaume, a ainsi fait le choix d'une régulation renforcée des plateformes, afin d'éviter les détournements du code des transports et du code du travail, que tout le monde connaît désormais, et qui sont bien exposés dans le rapport de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. En ce sens, l'évolution du statut LOTI, porté par l'article 4 de la proposition de loi, permettra d'interdire son utilisation pour une activité VTC, ce qui a créé une situation de concurrence inégale et déloyale entre les acteurs du transport public particulier de personnes.

Qui peut réellement imaginer que le Gouvernement souhaite que les 15 000 chauffeurs LOTI exerçant aujourd'hui cette activité se retrouvent au chômage du jour au lendemain, comme l'affirment les plateformes ? N'oublions pas que cette mesure trouve son origine dans le

détournement par ces dernières du régime des LOTI dans les zones de développement de l'activité VTC, à savoir les zones urbaines.

C'est bien pour continuer à pouvoir embaucher des conducteurs sans les former que les plateformes se battent pour conserver le statut LOTI, car elles sont confrontées à un turnover très important de conducteurs déçus par leur rémunération au regard du nombre d'heures de travail réalisées.

La concertation menée avec l'ensemble des acteurs, dont les plateformes, nous a amenés à prévoir une période de transition suffisante pour permettre aux chauffeurs, qui ne sont pas responsables de ce détournement de la loi, de passer du statut de LOTI à celui de VTC, de manière quasi automatique pour ceux qui n'ont pas de casier judiciaire. Et des dispositions semblables ont été prises, naturellement, pour leur véhicule.

La responsabilisation des plateformes est le deuxième grand enjeu de cette proposition de loi. Celles-ci ne peuvent pas se considérer comme de simples intermédiaires s'octroyant une commission de 20 %, voire plus, sur les courses réalisées. Il est bien normal, pour éviter tout contournement, que les conducteurs mis en relation respectent les règles d'accès à l'ensemble des professions du secteur du transport public de personnes.

Sur le sujet du transfert des examens au réseau des chambres de métiers, je voudrais rétablir quelques vérités. Selon le rythme actuel, quelque 10 000 personnes réussiront l'examen VTC en 2016, ce qui est largement conforme aux besoins affichés par les plateformes. Il n'y a donc pas de barrières d'accès à la profession, comme elles le laissent entendre.

Toutefois, le dispositif actuel n'est pas satisfaisant. Alors qu'il existe de fortes similitudes entre les deux métiers, les voies d'accès sont déséquilibrées. Un examen est organisé tous les mois pour les VTC, et seul un examen par an est obligatoire pour les taxis. Il s'agit pourtant, dans les deux cas, de transport public, avec une exigence sans compromis sur la sécurité routière, que je sais partagée sur l'ensemble de ces travées. N'est-il donc pas normal de demander, dans tous les cas, aux futurs conducteurs de la profession de passer un examen pratique ?

La proposition de loi autorisera également l'État à collecter les données du secteur, afin de nourrir les travaux de l'Observatoire. Le Gouvernement considère que ces données sont indispensables au contrôle, à la régulation et à la connaissance du secteur par les autorités compétentes.

Je souhaite terminer mon propos, en réponse à certaines interrogations, sur l'opportunité de légiférer une nouvelle fois. Vous le savez, le transport public particulier de personnes est l'un des secteurs les plus innovants, en France comme dans le monde entier. Il a notamment pleinement profité de l'apparition des smartphones et des applications, qui ont bouleversé les attentes et les usages de leurs utilisateurs.

Dans ce contexte, la loi de 2009 a autorisé, de fait, l'invasion des grandes plateformes de mise en relation sur le marché français, sans jamais l'avoir anticipée. Il ne faut pas nier, bien évidemment, l'apport massif de ces nouveaux services dans la vie quotidienne de milliers d'utilisateurs dans

les grandes villes. Mais le résultat premier a bien été la déstabilisation de ce secteur, en l'absence de règles pour un développement équilibré.

La loi du 1^{er} octobre 2014 posait les bases d'une concurrence équilibrée entre taxis et VTC, dans le souci de préserver l'innovation, nécessaire pour ce secteur qui a peiné à se réformer de lui-même, et de sécuriser l'activité des taxis, dont les spécificités devaient être pleinement assumées. Elle fixait un nouveau cadre législatif dans le code des transports.

Contrairement à ce qu'affirmaient certains commentaires, elle ne tournait pas le dos à la modernité. Des dispositions innovantes ont été mises en œuvre, comme la mise en place de l'*open data* des taxis, plateforme numérique qui permet à un client de commander le taxi le plus proche avec un smartphone. J'ai d'ailleurs lancé ce nouveau service le 4 octobre dernier, et il est aujourd'hui déployé sur Montpellier, Marseille, La Rochelle, Rennes, Aix-en-Provence et, bien sûr, Paris. Il permettra ainsi à plus de 3 000 chauffeurs de taxi parisiens qui se sont portés volontaires pour adhérer à la plateforme et à tous leurs clients d'accéder, eux aussi, à l'innovation.

Notre ambition est que la proposition de loi aujourd'hui examinée trouve aussi des concrétisations dans la vie quotidienne, à la fois des usagers, des taxis et des VTC, mais aussi pour tous les chauffeurs qui font vivre le secteur. Cette loi doit favoriser l'innovation, les nouveaux usages, accompagner le développement du numérique dont les promesses pour la profession semblent aujourd'hui exponentielles.

J'en suis certain, les réponses aux problématiques que rencontre le transport public particulier de personnes ne peuvent venir seulement des taxis, des VTC ou des LOTI. Nos choix doivent être équilibrés et permettre à toutes les professions de se développer dans des conditions qui doivent être justes et équitables.

Le texte de Laurent Grandguillaume répond à ces enjeux : favoriser le développement de l'innovation et des emplois, mais adapter nos règles, afin de créer les conditions d'une concurrence saine et équilibrée, dont le secteur a besoin pour se développer, et construire enfin les conditions d'une innovation qui profite autant aux usagers qu'aux chauffeurs. Le Gouvernement avait pleinement confiance dans le travail mené par Laurent Grandguillaume : il soutient donc pleinement sa proposition de loi.

Monsieur le rapporteur, vous avez accompli pour votre part un important travail. Je ne partage pas toutes vos propositions, mais nombre d'entre elles, dont nous allons maintenant discuter, me semblent apporter de réelles améliorations.

Je forme le vœu que nous puissions conjointement aboutir à un texte, dans le respect de ses objectifs initiaux, à savoir la régulation, la responsabilisation et la simplification du secteur du transport public particulier de personnes, pour le respect de tous ses acteurs et la sécurité des consommateurs. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain, du groupe écologiste et du RDSE.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)*

M. Jean-François Rapin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, mes chers collègues,

à peine deux ans après le vote de la loi Thévenoud, nous examinons un nouveau texte sur le transport public particulier de personnes, exactement dans les mêmes conditions.

Ce texte est le fruit d'une concertation menée pendant plusieurs mois par le député Laurent Grandguillaume, que je tiens à saluer pour son travail, dans un contexte qui n'est pas simple, avec une multiplicité d'acteurs et de corporations, dont les avis et les intérêts sont parfois très divergents.

Il comporte donc des mesures utiles pour responsabiliser les plateformes et les centrales de réservation, protéger les conducteurs vis-à-vis de celles-ci, mettre fin au détournement de la loi LOTI et unifier les dispositions relatives à l'aptitude professionnelle des conducteurs. Il s'agit donc d'un texte d'apaisement nécessaire, nous en sommes convaincus. Mais nous regrettons vivement la méthode employée, monsieur le secrétaire d'État.

Je ne parle pas de la concertation, qui était indispensable, encore que nous ayons du mal à savoir exactement ce qui y a été décidé, puisqu'elle n'a donné lieu à aucun rapport public. Seul le Gouvernement a publié, à son issue, une feuille de route. Le fait que vous proposiez aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'État, de modifier les délais de la période transitoire, à l'article 4, montre en tout cas des évolutions par rapport à ce qui aurait pu avoir été décidé dans ce cadre.

Nos critiques concernent les conditions d'examen de ce texte au Parlement. En ayant recours à une proposition de loi, vous vous êtes privés de l'avis du Conseil d'État, et vous nous avez privés d'une étude d'impact. De plus, vous nous contraignez à légiférer dans la précipitation, alors même que le dispositif que vous nous proposez n'est pas vraiment prêt.

Lorsque l'on interroge le ministère sur les dispositifs concrets qui seront mis en œuvre, c'est un peu le flou. L'article 1^{er} de la proposition de loi, dans sa rédaction issue de l'Assemblée nationale, prévoyait d'imposer de nouvelles obligations aux plateformes et aux centrales de réservation, mais dans des termes assez vagues, en renvoyant à un décret le soin de les définir.

J'ai essayé de savoir quelles seraient ces obligations. Certaines, comme la vérification du permis de conduire ou des cartes professionnelles, m'ont été données tout de suite. Mais pour les autres, c'est l'inconnu pour l'avenir ! Vous évoquez des « mesures complémentaires, qui nécessitent un travail technique et une nouvelle concertation ». Doit-on en déduire que la concertation n'est pas terminée, voire que les orientations ne sont pas encore stabilisées ?

Vous ne savez pas non plus comment ces dispositions seront contrôlées, alors qu'il s'agit d'un point essentiel pour l'efficacité du dispositif. J'ai posé des questions précises, et je n'ai obtenu que des réponses au conditionnel, comme celle-ci : « Il pourrait s'agir, au minimum, d'une obligation de mettre en place une procédure d'autocontrôle [...] et, au maximum, d'une obligation de contrôle et de certification par un organisme indépendant. » Ayant un temps contraint pour aborder ce texte, il m'aurait fallu, au moins, des réponses précises.

Vous vouliez d'ailleurs vous laisser du temps, puisque cette mesure ne devait entrer en vigueur qu'à « une date fixée par décret, et au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la loi ». Vous nous demandez donc de valider ce texte en urgence, alors que l'on ne sait pas encore quel dispositif vous allez mettre en place sur son fondement.

Cette méthode ne permet pas de légiférer de façon correcte. Rappelons-nous la loi Thévenoud – je n'étais pas encore sénateur, mais j'en ai beaucoup entendu parler. Elle a été examinée sous la forme d'une proposition de loi et dans les mêmes conditions de précipitation. Or deux de ses dispositions ont déjà été censurées par le Conseil constitutionnel...

Le texte de l'Assemblée nationale comporte de belles intentions, mais aussi de sérieuses fragilités juridiques. Il risque donc de devenir totalement inopérant si le Conseil constitutionnel le censure en tout ou en partie. Or, on sait que les plateformes et centrales de réservation ne se priveront pas de faire des recours.

C'est donc pour en sécuriser la rédaction que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable l'a modifié. Elle a aussi souhaité, conformément à une pratique constante du Sénat, encouragée par le président Gérard Larcher, clarifier les responsabilités respectives du pouvoir exécutif et du pouvoir législatif, en supprimant les dispositions de nature réglementaire.

M. Jérôme Bignon. Bonne idée !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Vous me connaissez, monsieur le secrétaire d'État, nous travaillons souvent sur des sujets communs concernant d'autres attributions de votre ministère. Vous n'ignorez pas mon attachement au libre arbitre, à la responsabilité, et vous savez que je privilégie le travail et le bon sens à la posture.

À l'article 1^{er}, la commission a considéré qu'il appartenait au législateur de définir les nouvelles obligations imposées aux plateformes, d'autant que leur non-respect était accompagné, dans le texte de l'Assemblée nationale, d'une amende de 300 000 euros. Le dispositif proposé par les députés est contraire aux principes constitutionnels de légalité des délits et des peines et de proportionnalité des sanctions. S'il est maintenu en l'état, il sera censuré à la première saisine du Conseil constitutionnel.

Il ne sert à rien de présenter un texte ambitieux en termes d'affichage et de renvoyer la définition de ces obligations à plus tard – peut-être après les élections –, si c'est pour que le texte soit ensuite vidé de son contenu en raison d'une censure !

M. Jérôme Bignon. C'est sûr !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Cela décrédibilise la classe politique dans son ensemble. J'ai pris le temps d'écouter longuement et à plusieurs reprises les acteurs du secteur, malgré le peu de temps que j'ai eu. Ils attendent des réponses concrètes, visibles sur le terrain, et non de vains engagements.

La commission a donc inscrit dans la loi ces obligations et supprimé la sanction de 300 000 euros, qui n'est pas proportionnée, et donc fragile juridiquement. Elle a jugé plus efficace la mise en place, par le pouvoir réglementaire, d'amendes contraventionnelles exigibles à chaque manquement, plus faciles à mettre en œuvre et donc, *in fine*, plus dissuasives.

La commission a supprimé l'article 2, qui prévoit la transmission périodique à l'autorité administrative des données des acteurs du secteur, tout en précisant qu'elle jugeait utile que certaines données puissent servir les professions et l'aménagement du territoire.

Néanmoins, là encore, cet article ne présentait pas de garanties juridiques suffisantes : il prévoyait la transmission des données relatives aux passagers, ce qui n'est pas nécessaire à une meilleure régulation du secteur. Je me demande aussi qui va pouvoir traiter ces données, avec quels moyens et dans quelles conditions de sécurité et de confidentialité. On nous cite souvent l'exemple de New York ou celui de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER, mais il s'agit d'une autorité indépendante, ce qui n'est pas la même chose !

Nous vous proposons aujourd'hui une autre rédaction – mon amendement de suppression avait vocation à susciter le débat, vous l'avez compris, monsieur le secrétaire d'État –, avec plus de garanties, qui démontre que nous ne sommes pas opposés à cette mesure sur le fond.

À l'article 4, nous avons conservé l'interdiction des entreprises régies par la loi LOTI dans les grandes agglomérations, en l'avancant de six mois, pour éviter que de nouvelles entreprises soient créées entre la promulgation de la loi et le 1^{er} juillet 2017 dans le seul objectif de bénéficier du régime transitoire. Je suis heureux de voir que le Gouvernement nous a suivis en partie sur ce point, et je suis sûr que nous trouverons la convergence nécessaire pour aboutir.

Nous avons également supprimé l'article 6, qui confie aux chambres des métiers et de l'artisanat l'organisation des examens d'accès aux professions de conducteurs de taxi et de VTC. Là encore, c'est non pas parce que nous y sommes opposés, mais parce qu'il s'agit d'une mesure réglementaire.

J'ai auditionné les chambres des métiers à ce sujet ; elles me semblent prêtes pour accueillir ce nouveau dispositif, mais c'est à vous, maintenant, monsieur le secrétaire d'État, d'en décider. L'organisation des examens relève de votre compétence : pouvez-vous nous garantir – vous l'avez déjà fait en partie – que ces examens seront organisés aussi régulièrement qu'aujourd'hui ?

Pour résumer, contrairement à ce qui a pu être dit – moi aussi, je souhaite réfuter des contre-vérités –, je n'ai cédé à aucune pression et j'ai exprimé à plusieurs reprises mon soutien aux mesures proposées. Vous auriez certainement rêvé d'un vote conforme, mais nous estimons que le texte de l'Assemblée nationale doit être amélioré. La loi n'est pas un étalage de bonnes volontés ni un lieu d'affichage au contenu incertain. Elle doit être claire, précise, normative, effectivement applicable sur le terrain et appliquée.

Je terminerai sur ce point, monsieur le secrétaire d'État. Avoir une nouvelle loi d'apaisement du secteur, c'est très bien. L'appliquer dans les faits, c'est encore mieux. Les tensions apparues en ce début d'année – on le voit encore aujourd'hui – proviennent du sentiment que le droit n'est pas appliqué sur le terrain. J'ai pu constater l'engagement des « boers », en visitant leur antenne à l'aéroport de Roissy. Toutefois, ceux-ci ne sont pas assez pour faire respecter la loi. Si l'on veut que la loi s'applique correctement dans ce secteur, il faut renforcer leurs effectifs, et adapter le système répressif pour le rendre plus efficace.

Si une amende contraventionnelle paraît moins impressionnante qu'une amende délictuelle, elle est souvent bien plus efficace, car elle est exigible immédiatement, sans qu'il soit besoin d'attendre la fin d'une longue procédure judiciaire. La proposition de loi n'empêchera pas certaines entreprises régies par la loi LOTI de continuer leur activité, en infraction avec la réglementation. Il faudra donc prévoir

les sanctions correspondantes. C'est dans ces conditions seulement que l'ensemble des professions pourront continuer leur travail.

J'ai enfin une dernière question, qui n'est pas envisagée dans ce texte, monsieur le secrétaire d'État. Qu'en est-il du fonds de garantie des taxis, abordé lors de la concertation ?

M. Jérôme Bignon. Bonne question !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Le Sénat n'est pas une chambre d'enregistrement. Même s'il y a urgence à agir, même si les acteurs sont, d'après vous, tombés d'accord sur ce texte, mon objectif unique est d'améliorer le projet de loi, pour faire en sorte que le service de la mobilité des particuliers soit assuré le mieux possible, qualitativement et quantitativement.

Même si, dans le cadre de cette procédure d'urgence, l'Assemblée nationale peut très vite avoir le dernier mot, ce débat et les positions exprimées dans cet hémicycle sont nécessaires. Il y va, monsieur le secrétaire d'État, de l'honneur du Sénat et du respect de la Constitution. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et de l'UDI-UC. – M. Jean-Jacques Filleul applaudit également.*)

Mme Catherine Procaccia. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, comme orateur sur cette proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, je suis soumis à une double difficulté.

Premièrement, j'interviens au tout début de la discussion générale, sur un sujet que je découvre, puisque, comme le rapporteur, je ne siégeais pas sur ces travées lors de l'examen de la loi Thévenoud.

Deuxièmement, notre assemblée fait l'objet, depuis ce matin, d'un véritable siège, qui tend peut-être à peser sur notre décision finale.

Un véritable bouleversement des schémas économiques traditionnels est en cours, et le texte que nous examinons aujourd'hui est en phase avec un monde évoluant à grande vitesse, grâce à la formidable créativité de ce que l'on appelle la révolution numérique. En effet, l'émergence planétaire extrêmement rapide d'une application numérique de transports des particuliers affecte le modèle économique traditionnel des taxis, et la proposition de loi aujourd'hui soumise à notre vote, la deuxième sur le sujet en deux ans, montre bien qu'il est nécessaire de procéder à une amélioration de la régulation du secteur.

J'interviens aujourd'hui devant vous, nonobstant que, à Saint-Martin, territoire que j'ai l'honneur et la chance de représenter, ce type de services n'existe pas. En effet, Saint-Martin et Saint-Barthélemy ayant la pleine compétence en la matière, ces collectivités sont exclues du dispositif, comme tend à le souligner l'amendement n° 54, adopté ce matin par la commission. Je vous parle donc sans aucun parti pris.

Devant de telles évolutions, seules trois options sont possibles : le conservatisme du monopole des taxis, le laisser-faire entre tous les acteurs du marché du transport de particuliers ou la réforme par la régulation du secteur.

Le conservatisme, à mon sens, est voué à être débordé par la créativité de nouvelles technologies que le grand public a, lui-même, déjà adoptées.

Le laisser-faire, à mon sens, favorisera la loi du plus fort et, à terme, une situation sociale encore plus conflictuelle.

La régulation du secteur doit donc, à mon sens, être privilégiée, afin de pacifier la situation actuelle et de faire cohabiter en bonne intelligence deux professions qui peuvent et doivent se compléter.

M. Jean-Jacques Filleul. Absolument !

M. Guillaume Arnell. La concurrence, lorsqu'elle est saine, ne peut que bénéficier aux usagers, et c'est bien l'objectif qu'il ne faut pas perdre de vue. En effet, n'est-il pas indéniable que les taxis tendent à l'amélioration de la qualité de leurs prestations depuis que les VTC sont entrés sur le marché ? Je pense, par exemple, aux prix fixes pour les trajets à destination et au départ des aéroports ou à la généralisation des terminaux de cartes bancaires.

Toutefois, des évolutions positives sont encore possibles et souhaitables, notamment sur les frais d'approche, le type de véhicules ou la prestation du service en général – propreté, courtoisie, etc. Mais cela demeure au libre choix de la profession.

Comme notre excellent rapporteur, dont je salue la qualité du travail, accompli dans un temps très court,...

M. Michel Raison. C'est vrai !

M. Guillaume Arnell. ... je regrette la méthode employée, celle de la proposition de loi. Vous évitez ainsi l'avis du Conseil d'État et une étude d'impact, qui auraient pourtant été indispensables eu égard aux enjeux pour le secteur et aux risques juridiques liés à l'application de la loi en l'état.

L'inconstitutionnalité déclarée de certaines dispositions de la loi Thévenoud par des questions prioritaires de constitutionnalité nous a bien montré que le juste équilibre entre la liberté d'entreprendre et l'intérêt général n'est pas si évident à trouver.

Ainsi, il ressort des travaux de la commission des avancées significatives, telles que la suppression de l'amende de 300 000 euros à l'article 1^{er}, celle-ci pouvant apparaître comme totalement disproportionnée, la suppression de l'article 2 relatif à la communication de données personnelles aux autorités administratives, ou encore, à l'article 3, la précision du champ de la dérogation à l'interdiction faite aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs.

Pour ma part, je me réjouis que le rapporteur et d'autres collègues aient retenu mon amendement relatif au développement d'une offre de transport au bénéfice des familles en situation de précarité et/ou d'isolement. La mobilité est en effet un enjeu indéniable, en particulier en milieu rural, afin de remédier à l'exclusion et au repli sur soi.

Après ces éléments positifs, quelques interrogations persistent. Il apparaît notamment difficile de confier l'organisation de l'examen d'accès aux professions du transport public de personnes à un seul et même organisme, alors que ces professions n'ont pas le même statut et ne s'adressent pas au même public.

Enfin, je regrette que, face à une telle révolution économique, certains enjeux fondamentaux soient passés sous silence. Je pense notamment à la paupérisation de la profession des chauffeurs de VTC – certains ne gagnent pas plus de 500 euros par mois, une fois le véhicule payé –, mais aussi de certains chauffeurs de taxi, pour des raisons différentes.

Je pense, surtout, à l'épineuse question de la fiscalité applicable ou non à ces plateformes numériques...

Vous conviendrez avec moi, mes chers collègues, que le sujet n'est pas épuisé, et que nous nous retrouverons très certainement pour un troisième texte sur le transport particulier de personnes.

Le groupe du RDSE porte un regard différencié sur cette proposition de loi et se déterminera en fonction de l'évolution des débats. (*Applaudissements sur les travées du RDSE et du groupe écologiste. – Mme Marie-Annick Duchêne applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas.

M. Vincent Capocanellas. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je voudrais souligner différents points d'accord – notre collègue Guillaume Arnell vient d'en évoquer certains à l'instant.

Tout d'abord, les VTC ont obligé les taxis à se moderniser : c'était devenu nécessaire, parce que la situation de monopole n'incitait pas ces derniers à être à l'écoute des clients autant qu'il aurait fallu l'être. Par ailleurs, le *numerus clausus* a été à l'origine d'un problème d'offre. Les chauffeurs de taxi ont parfois eu du mal à l'admettre, mais ils sont nombreux à avoir compris qu'ils devaient évoluer, et le niveau de service offert par les taxis a tendance à s'améliorer. Il faut continuer dans cette voie.

Ensuite, nous avons été nombreux à le dire à cette tribune, il faut permettre à ces deux secteurs de se développer de manière harmonieuse. Nous avons besoin de penser de manière globale les transports et la mobilité à l'échelle de la métropole francilienne et à l'échelle du pays. De ce point de vue, je me réjouis que votre administration soit désormais à la manœuvre, monsieur le secrétaire d'État, en lieu et place du ministère de l'intérieur : la question des taxis et des VTC n'est pas une question d'ordre public, c'est une question de mobilité !

Que l'on le veuille ou non, la mobilité évolue, parce que les techniques évoluent, de même que les attentes des consommateurs. Dans un cadre écologique, nous devons permettre une mobilité partagée, pensée avec les technologies d'aujourd'hui et les attentes des consommateurs : moins de voitures particulières et plus de transports collectifs ; telle est la logique qui s'impose.

Une fois ce constat posé, nous pouvons trouver un autre point d'accord pour reconnaître que ce texte essaie d'apaiser, comme la proposition de loi Thévenoud essayait de le faire en son temps. Monsieur le secrétaire d'État, de proposition de loi en proposition de loi, ce petit jeu peut durer longtemps ! Il me semble que nous serons tous d'accord pour admettre que l'on ne parviendra pas à stabiliser la situation avec le présent texte. Nous savons déjà qu'il faudra de nouveau légiférer.

Mme Nicole Bricq. En effet, ce n'est pas fini !

M. Vincent Capo-Canellas. N'y voyez pas un reproche personnel, monsieur le secrétaire d'État, mais force est de constater que le Gouvernement « marche au bruit » : d'une manifestation de chauffeurs de taxi à une manifestation de chauffeurs de VTC, il essaie de trouver, avec beaucoup de difficulté, un point d'équilibre.

Je voudrais que nous essayions de trouver ensemble le moyen non pas de répondre aux revendications des uns ou des autres, mais de proposer un système adapté aux technologies, aux attentes et aux besoins de mobilité d'aujourd'hui. Si nous parvenions à tenir ce cap, nous réaliserions ensemble un grand progrès.

Malheureusement, je ne crois pas que ce texte permette un tel progrès, car il me paraît plus tenir du « cautère sur une jambe de bois ». Alors, oui, nous sommes nombreux ici à penser qu'il faudra demain légiférer de nouveau.

Il faut bien sûr entendre la désespérance des chauffeurs de taxi, auxquels il faut assurer un avenir. Sur ce point, je reprocherai au texte qui nous est présenté de ne pas apporter de réponse à la question de l'indemnisation des chauffeurs de taxi et de la reprise des licences – vous me répondrez que des obstacles juridiques s'y opposent.

Monsieur le secrétaire d'État, il faudrait que vous nous donniez des explications claires : nous avons entendu dire que le sujet serait abordé dans le cadre du projet de loi de finances rectificative ; or, à vous lire, on peut penser que ce sera encore plus tard. Pourtant, la question est essentielle.

M. Jean Desessard. Absolument !

M. Vincent Capo-Canellas. Si l'on répond de manière positive à cette question, même si ce n'est pas aisé, je le sais, il faudra en tirer les conséquences. En effet, l'indemnisation implique que le système des licences est amené à disparaître, ce qui ouvre une nouvelle perspective. Encore faudrait-il, cependant, que celle-ci soit prise en compte, sinon nous allons encore passer à côté du problème et slalomer entre les difficultés.

Cette proposition de loi essaie d'apporter un apaisement, mais elle n'y parvient pas. L'équilibre trouvé n'est pas celui auquel nous aurions souscrit en première analyse, mais il a le mérite d'exister, même s'il est imparfait et inconfortable. Il a d'ailleurs posé à la commission une vraie difficulté : comment, sur la base d'un équilibre qui – passez-moi l'expression – n'est pas terrible, retoucher un texte bancal dès le départ ?

Le rapporteur a fait un excellent travail fondé sur une lecture juridique : il a supprimé les dispositions de nature réglementaire, renvoyées aux décrets et aux arrêtés, prenant le risque de faire disparaître la substance même du compromis. Par définition, il vaut mieux que la totalité des termes du compromis figure dans un seul texte, ce qui donne des assurances égales à chacun des acteurs. Il faut sans doute supprimer certains éléments du texte, parce qu'ils sont de nature réglementaire, mais on peut alors s'interroger sur le nouvel équilibre auquel nous sommes parvenus.

Cela dit, je souhaite insister sur deux points.

Premièrement, M. Grandguillaume a tenté une réconciliation en nous disant que ce texte n'opposait pas les chauffeurs de taxi aux chauffeurs de VTC, mais plutôt les chauffeurs de taxi et de VTC aux plateformes. C'est habile, mais c'est un

peu court, parce que l'on omet ainsi de répondre aux questions évoquées dans la première partie de mon intervention.

Cette proposition de loi va également parfois trop loin. Je défendrai un amendement visant le transport partagé, c'est-à-dire l'activité de Blablacar, une entreprise française qui connaît une réussite mondiale.

Ce secteur ne pose pas de problème : à quoi bon l'inclure dans cette proposition de loi, si ce n'est pour satisfaire cette manie française de toujours tout réglementer ? On en profite pour légiférer subrepticement sur les conditions qui régissent le marché intérieur de la principale entreprise mondiale du secteur, qui est française, au risque de la déstabiliser. Qui plus est, cette intervention se limite à indiquer qu'un décret interviendra, ce qui crée une incertitude, rien n'étant précisé concernant le contenu de ce décret. J'ai vu que la commission avait été sensible à nos arguments sur cette question : jusqu'où est-elle prête à avancer avec nous ?

Deuxièmement, en ce qui concerne les véhicules LOTI et les VTC, il ne faut pas se tromper. Certes, quelques chauffeurs de VTC se sont livrés à un détournement condamnable du régime de la loi LOTI.

Force est de constater cependant que certains VTC répondent à un vrai besoin et travaillent depuis des années dans la légalité. Je ne voudrais pas que ceux-ci soient affectés par ce texte, notamment dans les grandes villes, en particulier en Île-de-France. Pour parler d'un secteur que je connais un peu moins mal que les autres, je rappelle que le secteur de l'aviation d'affaires a un vrai besoin de VTC, voire de véhicules LOTI, lorsqu'il s'agit de transport public de plusieurs personnes.

La mesure qui consiste à considérer que le seuil à partir duquel des prestations de transport LOTI peuvent être assurées doit être fixé à huit passagers revêt une importance considérable : la fixation de ce seuil peut tuer des entreprises qui travaillent bien depuis des années et dans la légalité, en Île-de-France. Vous risquez de réduire à néant tout un secteur d'activité, ce qui n'a pas de sens.

Mme Nicole Bricq. Absolument !

M. Vincent Capo-Canellas. Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, vous l'aurez compris, nous accorderons une attention particulière au sort réservé à certains des amendements que nous défendrons. J'espère que le Sénat pourra travailler de manière constructive ! (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC, du groupe Les Républicains et du RDSE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes. Ce texte vient ainsi compléter la loi Thévenoud, votée à l'automne de 2014, en réponse à un contexte social tendu.

En effet, depuis la création du régime VTC en 2009 et l'apparition d'Uber à Paris à la fin de 2011, la confusion règne dans le secteur du transport public de particuliers, confusion à l'origine d'une opposition parfois violente et qui doit trouver une solution. Pour tenter de réguler cette situation, cette proposition de loi décline cinq améliorations significatives.

Premièrement, elle confère aux plateformes de mise en relation des consommateurs avec les chauffeurs un statut de « centrale de réservation » s'accompagnant d'une série d'obligations de bon sens et d'un régime de sanctions. Les plateformes devront ainsi se soumettre à une responsabilité vis-à-vis du client, justifier l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle, enfin s'assurer du respect des règles en vigueur par leurs chauffeurs.

Deuxièmement, la proposition de loi organise la transmission de métadonnées du secteur – réservations, nombre de conducteurs, nombre de courses... – au futur Observatoire national du transport public particulier de personnes, afin d'améliorer la connaissance, par la puissance publique, de ce domaine d'activité, tant pour adapter l'offre de transports que pour prévoir de futures évolutions législatives. Il nous faut trouver une solution en séance pour réintégrer cette disposition dans le texte.

Troisièmement, la proposition de loi interdit aux centrales de réservations de faire valoir des clauses d'exclusivité ou des objectifs de chiffre d'affaires dans les contrats qu'elles proposent aux entreprises de VTC et aux chauffeurs indépendants. Cela répond à une nécessité de préserver une concurrence libre et non faussée entre les plateformes et ainsi d'éviter la constitution d'oligopoles qui exerceraient une pression salariale sur les conducteurs et une pression tarifaire sur les consommateurs. Il s'agit également d'une question de sécurité routière.

Quatrièmement, pour faire face au détournement du statut LOTI régissant le transport de groupe, par des centrales proposant des trajets relevant du transport individuel, la proposition de loi interdit aux chauffeurs LOTI d'exercer au sein des 61 agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants.

Si cette mesure peut sembler radicale, elle a le mérite de la simplicité et de l'efficacité. Pour faire face à d'éventuelles difficultés individuelles et ne laisser aucun chauffeur en situation de précarité, la proposition de loi prévoit des dispositions pour permettre aux chauffeurs LOTI qui le désirent d'obtenir par équivalence le statut taxi ou VTC.

Cinquièmement, et enfin, le texte initial définit un tronc commun d'aptitude pour les chauffeurs, quel que soit leur statut. Cet examen d'aptitude serait désormais confié aux chambres des métiers et de l'artisanat, cette mesure ayant pour objectif de protéger les chauffeurs et leurs clients, mais aussi d'éviter la multiplication anarchique des conducteurs sur le marché. Il nous semble fondamental que ce dispositif soit réintégré dans le texte.

Le sujet ne se limitant pas à ce texte, je profite du temps qui me reste pour saluer la réflexion engagée par le Gouvernement sur la création d'un fonds de garantie ayant pour objet le rachat des licences de taxis et la consultation afférente lancée auprès des professionnels du secteur.

Lors de l'examen de la loi Thévenoud, en juillet 2014, j'avais ainsi proposé que les détenteurs de licence puissent transformer leur investissement en droits pour la retraite. En effet, la distorsion de concurrence incompréhensible entre, d'une part, des taxis qui doivent déboursier parfois jusqu'à 400 000 euros – c'est un maximum, mais c'est énorme! – pour acquérir leur licence et, d'autre part, des chauffeurs de VTC qui ne doivent s'acquitter que de 100 euros pour obtenir leur carte professionnelle, ne peut plus durer.

Avec cette seconde loi en moins de deux ans, le législateur rattrape son retard sur les évolutions rapides de l'activité économique dite « collaborative » au XXI^e siècle. La réflexion ainsi engagée est salutaire et ne manquera pas d'être poursuivie lors de la prochaine législature, pour continuer à améliorer la protection des travailleurs de l'économie collaborative et la fiscalisation de ses entreprises. Pour ce faire, les écologistes proposent notamment de favoriser le développement des coopératives, qui sont l'essence même de cette nouvelle économie collaborative.

La version issue de l'Assemblée nationale nous semble remplir efficacement son triple objectif de régulation, de responsabilisation et de simplification. Elle accompagne intelligemment la modernisation du secteur, en améliorant la protection des acteurs comme des consommateurs. C'est pourquoi le groupe écologiste est favorable à cette version et déterminera son vote en fonction de l'évolution du texte au cours des débats qui vont se dérouler dans notre hémicycle. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste. – MM. Guillaume Arnell et Jean-Noël Guérini applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'offre de transport particulier de personnes, historiquement organisée autour des taxis et des véhicules de grande ou de petite remise, a été profondément modifiée en 2009 par la loi Novelli, qui a facilité l'ouverture vers d'autres régimes juridiques : les plateformes VTC s'y sont engouffrées.

Avec le développement du numérique et les applications de géolocalisation, les VTC connaissent un essor important. Traditionnellement, les taxis peuvent être hélés sur la voie publique. Les véhicules de remise, ainsi que les voitures de tourisme avec chauffeur, les VTC, doivent être réservés. Les entreprises de transport public routier, outre leurs activités de services publics pour le compte des collectivités et de l'État, exécutent des services de transport de groupes préalablement constitués, dans le cadre du dispositif des services occasionnels, catégorie provenant du droit communautaire.

Si, à l'origine, chacune de ces professions exerçait des activités distinctes, le développement du numérique et la demande accrue de mobilité des personnes dans toutes les métropoles et grandes agglomérations bouleversent totalement ces professions. En effet, elles interviennent sur un seul et même marché et, du point de vue des personnes en recherche de mobilité, les prestations rendues sont très largement identiques.

Malgré tout, les récentes évolutions ont entraîné de fortes crispations, parce que tout va trop vite et que les réglementations affichent souvent du retard sur l'évolution de la société. Sans doute faut-il, ou faudra-t-il, modifier l'économie générale du secteur dans un temps indéterminé?

Pour organiser la coexistence des professions de transport individuel de personnes, la loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux VTC, dite loi Thévenoud, a cherché, et trouvé, je crois, un premier équilibre entre la modernisation de la profession de taxi et l'encadrement du nouveau régime des VTC.

Elle a engagé un travail de rapprochement des réglementations, rendu les licences de taxis inaccessibles et imposé une série d'obligations nouvelles aux taxis. Elle oblige les VTC à ce que nous avons appelé le « retour à la base », ce qui est

essentiel, et impose des obligations aux intermédiaires VTC, tout en renforçant les contrôles. La loi de 2014 est bien un texte de compromis. Elle a permis de régler les conflits de l'époque.

Rapporteur de ce texte, et après avoir, moi aussi, beaucoup consulté, j'ai toujours considéré qu'avant deux ou trois ans, il faudrait sans doute y revenir. En effet, la loi de 2014 ne permet pas de répondre à toutes les difficultés, car de nouveaux contournements sont apparus, particulièrement dans l'utilisation du statut occasionnel ou capacitaire LOTI, un mode de transport collectif occasionnel de petite dimension.

Les transporteurs sous statut LOTI ont l'obligation légale de transporter plus d'une personne, mais beaucoup d'entre eux ne transportent en réalité qu'une seule personne, comme les taxis ou les VTC.

La proposition de loi que nous examinons est issue du rapport de Laurent Grandguillaume. Elle a été adoptée à l'Assemblée nationale avec l'abstention de l'opposition. Il s'agit, dans ce texte, de réprimer une fraude évoquée plus tôt, celle du détournement du statut de LOTI, avec l'assentiment des plateformes de réservation, sans que ces chauffeurs aient reçu de formation particulière, ni encore moins subi un examen pour valider leurs dispositions à exercer ce métier.

Je crois qu'il faut plutôt aider les chauffeurs, trop souvent entraînés dans la précarité par certaines plateformes qui ne visent que leurs propres gains, au détriment de la justice sociale.

Cette proposition de loi de régulation du transport public particulier de personnes vise ainsi à renforcer les obligations et responsabilités des plateformes, tout en rééquilibrant leur relation avec les chauffeurs, à améliorer la connaissance du secteur du transport public particulier de personnes, à prévenir le détournement du statut LOTI en interdisant les services occasionnels de moins de dix places dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, à permettre aux chauffeurs LOTI de devenir chauffeurs de taxi ou de VTC et, enfin, à harmoniser l'accès au secteur par des examens en partie communs, dont l'organisation, dans le texte voté à l'Assemblée nationale, pourrait être confiée aux chambres des métiers. Monsieur le secrétaire d'État, vous pourrez sans doute nous donner des informations plus précises sur ce point.

Je crois qu'il faut le répéter à satiété : cette proposition de loi n'est pas un texte en faveur d'un secteur ou d'un autre. J'ajoute que des chauffeurs de taxi, comme de VTC, se sont exprimés positivement sur ce texte.

Lors de mon intervention en commission, le 19 octobre dernier, j'ai remercié Jean-François Rapin, rapporteur, de son implication dans ces domaines complexes. Je confirme en séance publique son excellent investissement et son souci de maintenir l'équilibre. Son attitude est d'autant plus méritoire et appréciable que de nombreux amendements furent déposés qui, s'ils avaient été adoptés, auraient pu bouleverser la logique de la proposition de loi. Avec sagesse, il ne les a pas suivis, ce que j'apprécie aujourd'hui.

L'ensemble de la profession a été consulté par Laurent Grandguillaume, y compris M. le secrétaire d'État. Cette proposition de loi a fait l'objet d'une large concertation avec l'ensemble des organisations professionnelles de taxis, de VTC, de LOTI, ainsi qu'avec les plateformes.

Pour que cet équilibre soit efficace, cette proposition de loi repose sur trois grands principes : responsabilisation, régulation et simplification. Il n'est absolument pas question de freiner l'ouverture à de nouveaux moyens de mobilité, mais bien de les accompagner et de les réguler, afin que toutes les organisations professionnelles de transport de personnes s'y retrouvent.

La numérisation bouleverse notre société, nous l'avons dit ; elle ne peut en aucun cas être synonyme de dérégulation. Dans cette proposition de loi, il y a bien des règles communes et elles sont partagées : la régulation et la concertation, c'est ce que nous défendons en voulant conserver la logique d'ensemble du texte.

Le groupe socialiste défendra deux amendements. L'un tend à rétablir l'article 12 dans sa rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale, même si je ne suis pas insensible à l'amendement déposé par M. le rapporteur, dont les dispositions méritent toute notre attention, monsieur le secrétaire d'État. L'autre vise à préciser, au sein de l'article 8, l'une des dispositions de la loi de 2014 relative à l'utilisation d'un terminal de paiement électronique dans les taxis.

Le groupe socialiste s'exprimera positivement sur cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, comme les orateurs qui m'ont précédée, je tiens à indiquer que nous avons apprécié le travail très approfondi mené par notre rapporteur.

Depuis de nombreuses années, les manifestations de taxis font la une des journaux – c'est le cas aujourd'hui encore – en raison des embouteillages qu'elles provoquent dans les grandes villes de France.

Certains les présentent comme une opposition entre les taxis et les VTC, entre anciens et modernes dans un domaine d'une grande complexité. Ces conflits sont en réalité la manifestation des difficultés grandissantes rencontrées par les chauffeurs, quelle que soit leur situation professionnelle, face à une précarisation croissante due essentiellement au système Uber, un système perçu comme un progrès par les consommateurs en raison de la simplicité d'utilisation et de prix plus qu'attractifs, mais qui induit, en réalité, une paupérisation et une aggravation des conditions de travail des chauffeurs, une forme d'esclavage des temps modernes – je pèse mes mots.

À cet égard, la France n'est pas une exception, puisque l'on assiste à des mobilisations dans de nombreuses capitales européennes. Partout, les syndicats se mobilisent. D'ailleurs, très récemment, le vendredi 28 octobre dernier, un tribunal du travail britannique a condamné le géant commercial Uber à reconnaître les chauffeurs comme des employés et non comme des auto-entrepreneurs.

Dans ce système, les chauffeurs ne sont pas des salariés. Ils sont payés à la tâche, dans un « partenariat » avec la plateforme qui les rend dépendants du système sans leur assurer les protections inhérentes au salariat, à savoir un contrat de travail et des protections sociales. Un chauffeur devient un « client », une embauche est un « enrôlement » et le licenciement une « désactivation ». On dit aux personnes concer-

nées qu'elles sont « désactivées » ! Mes chers collègues, les évolutions de vocabulaire sont toujours significatives : il faut y être attentif.

La difficulté à trouver des solutions réside dans la grande variété des situations, entre les chauffeurs locataires, salariés, artisans, ceux qui sont dans le métier depuis longtemps, qui n'ont plus de dettes, et ceux qui ont commencé il y a trois ou quatre ans, ceux qui sont VTC ou taxi, grande remise ou en coopérative. Cette diversité explique d'ailleurs que le législateur ait dû y revenir à nouveau et que les gens de la profession aient tant de difficultés à trouver un terrain d'entente.

Il faut dire que l'État a sa part de responsabilité, puisqu'il a abandonné progressivement l'idée que cette profession réglementée était d'abord un service public, pour considérer aujourd'hui qu'il s'agit d'un secteur marchand, dans lequel il faut introduire la concurrence.

Si l'ouverture à la concurrence et la déréglementation introduites dès 2009 ont paru constituer une aubaine aux personnes qui pouvaient trouver ainsi un emploi rapidement sans avoir d'autre qualification que le permis de conduire, ils ont très vite compris que Uber et d'autres les avaient attirés pour mieux les asservir.

Au fond, tous les chauffeurs ont pris conscience qu'ils étaient dans la même galère, et c'est la raison pour laquelle Laurent Grandguillaume a pu écrire cette proposition de loi qui, en dehors des plateformes, a fait l'unanimité dans la profession, même si bien sûr il reste toujours quelques points à améliorer. Les chauffeurs se sont rassemblés au-delà de leurs différences, avec une analyse lucide de la situation, pour défendre leur métier, leur dignité et leurs droits. Ils défendent aussi l'idée qu'il faut des règles communes à tous.

Disons-le, le système Uber est fondé sur l'exploitation des hommes (*Mme Nicole Bricq proteste.*), sur la régression des droits sociaux et des droits du travail, sur l'enrichissement de quelques-uns au détriment du plus grand nombre et sur la délocalisation des profits générés vers les paradis fiscaux, échappant ainsi à l'impôt.

Les plateformes de mise en relation des clients avec les chauffeurs représentent un progrès, nous ne le nions pas, mais leur fonctionnement doit être encadré. Aujourd'hui, elles perçoivent leur pourcentage, de l'ordre de 20 %, sans se préoccuper de la manière dont le service est rendu.

Aujourd'hui, il faut le dire, cette activité connaît parfois des dérives, comme la conduite sans permis ou même des trafics en tout genre. De plus, les pouvoirs publics ne disposent pas de données fiables sur ce secteur économique. Il devient vraiment nécessaire de simplifier les statuts, de clarifier l'offre et de permettre aux chauffeurs de travailler avec plusieurs plateformes.

Enfin, la mise en place d'un tronc commun de formation et d'examen, demande largement partagée par tous les acteurs, permettrait une qualité de service et une égalité de traitement.

Notre rapporteur nous dit qu'il soutient ce travail, mais qu'une réécriture du texte était nécessaire pour que ce dispositif soit juridiquement solide. Pourquoi n'a-t-il pas alors vraiment trouvé de terrain d'entente avec l'auteur de la proposition de loi ? Pour nous, la responsabilité des centrales de réservation doit être affirmée clairement, et il faut nous efforcer de mieux connaître ce secteur. Pourquoi alors supprimer l'article 2 ?

J'ajoute les questions du temps de travail et du fonds de garantie. J'espère que les débats pourront éclairer la position de chacun.

Légiférer est une nécessité pour dire le droit. Nous devons lutter contre l'idée que l'économie, c'est la loi de la jungle, et que tout est permis. Derrière cette économie-là, c'est-à-dire une économie sans usines ni salariés, il y a la volonté de ne voir en l'homme qu'un consommateur qui produit des données, lesquelles sont collectées par des plateformes et permettent de mieux connaître lesdits consommateurs pour qu'ils achètent encore et encore. La machine tourne !

Derrière l'« ubérisation » de l'économie, il y a le contrôle de l'économie par la data et le remplacement progressif des États par les GAFAs. De ce monde-là, nous, nous ne voulons pas ! Évoluer, progresser, bien sûr ; inventer, évidemment, mais toujours en gardant à l'esprit que l'homme doit rester au cœur de notre aventure et de nos préoccupations.

Monsieur le secrétaire d'État, vous parlez régularisation, responsabilisation, simplification. Nous sommes d'accord, mais vous oubliez le mot « contrôle », qui va avec le mot « sanction ». Or, à nos yeux, ces termes doivent apparaître dans la loi, car l'autocontrôle n'est pas de mise.

Monsieur le rapporteur, vous avez raison d'évoquer la sécurisation juridique. Il faut, évidemment, plus de « boers », et, très certainement, un fonds de garantie effectif. Nous verrons donc ce qui ressortira de nos débats.

Pour conclure provisoirement, je dirai que nous sommes favorables à la loi Grandguillaume, mais que nous sommes très réservés sur la version issue des travaux de la commission du développement durable du Sénat. (*MM. Jean Desessard et Hervé Poher applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, voici un texte malheureusement moins consensuel que la proposition de loi relative aux drones civils ! Le Sénat examine aujourd'hui une proposition de loi emblématique d'une tentative de régulation de « l'ubérisation » de l'économie. À ce titre, ce texte du député Laurent Grandguillaume mérite toute notre attention.

Depuis quelques années, le marché du transport a connu l'arrivée des véhicules de transport avec chauffeur, dits « VTC », concurrence à laquelle les taxis se sont fortement opposés.

Or taxis et VTC doivent pouvoir coexister à Paris, comme c'est le cas dans de nombreuses autres grandes villes. Économiquement, ils le peuvent amplement : le secteur des VTC est clairement sous-développé à Paris, par comparaison à une capitale voisine, Londres, par exemple. Déjà, en 2014, le rapport Thévenoud constatait le sous-équipement de Paris avec 3 chauffeurs VTC ou taxi pour 1 000 habitants, contre 10 à Londres ou 13 à New York.

De plus, la cible visée n'est pas exactement la même, les VTC ayant créé une nouvelle offre : des ménages plus modestes, notamment les jeunes, qui n'utilisaient pas le taxi, vont parfois désormais avoir recours aux VTC. Il y a là une catégorie de clientèle inexploitée, et personne ne vole les clients de l'autre. Nous assistons au contraire à la démocratisation de tout un secteur.

Toutefois, la France a peur, peur de la nouveauté, peur de la concurrence. Alors elle réglemente, mais elle réglemente trop.

Le secteur du transport public particulier de personnes a subi de profonds changements ces dernières années, avec l'apparition d'un nouveau modèle économique. Nous devons veiller à ne pas nous opposer au choix des consommateurs. Or des millions d'entre eux plébiscitent ce mode de transport qui crée une demande nouvelle, en complémentarité, j'y insiste, avec l'offre existante.

Nous ne devons pas non plus nous opposer à la création d'emplois. Le rapport Thévenoud a révélé un potentiel gisement de 68 000 emplois. Selon l'INSEE, le secteur des VTC est celui qui a connu le plus de créations d'entreprises en 2014.

Mme Nicole Bricq. C'est vrai !

M. Cyril Pellevat. Nous ne devons pas nous opposer, enfin, à la nécessité de rechercher de nouveaux modèles de mobilité pour décongestionner les centres-villes. L'impact environnemental du VTC est avéré, avec environ 30 000 véhicules en moins en région parisienne, selon l'ADEME.

La loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, dite « loi Thévenoud », a tenté de donner un cadre à la concurrence entre les taxis et les VTC, mais celle-ci n'a pas eu réellement d'impact et n'a pas permis un apaisement des tensions entre taxis et VTC.

Pour donner suite à la mission de médiation sur l'avenir économique du secteur, que lui a confiée le Premier ministre en janvier dernier, le député Laurent Grandguillaume a déposé la proposition de loi qui nous réunit aujourd'hui, commandée à la fois par le Premier ministre et le secrétaire d'État chargé des transports. Avec ce texte, Laurent Grandguillaume et le Gouvernement ont voulu créer les conditions d'une concurrence saine et équilibrée. L'objectif est certes louable, mais il n'est pas atteint, et les diverses manifestations auxquelles nous avons assisté ces derniers temps en témoignent.

Reprenons un à un les articles du texte qui nous est soumis.

Avant tout, je me félicite que l'article 1^{er} ait été sensiblement réécrit par le rapporteur. Je proposerai toutefois une amélioration de l'écriture de la qualification juridique des plateformes, aujourd'hui considérées comme des organisateurs de transport, alors qu'elles sont des intermédiaires. Qui pourrait penser qu'hotels.com ou Expedia ait les mêmes obligations juridiques qu'une compagnie aérienne ?

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Cyril Pellevat. Concernant l'absence de données fiables sur le secteur du transport public particulier de personnes, la commission avait initialement supprimé l'article 2 autorisant l'autorité administrative à imposer aux acteurs du secteur la transmission périodique de données. Le rapporteur proposera un amendement de compromis, auquel je suis favorable, visant à recréer un dispositif d'échange de données respectueux des droits et libertés fondamentaux.

S'agissant du statut LOTI, l'article 4 traite de l'enjeu principal de cette proposition de loi : l'éviction d'un secteur entier du transport public de personnes dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cette proposition est la conséquence d'une promesse hâtive faite par le Premier ministre lors des manifestations violentes des taxis.

Rappelons que les LOTI, tirant leur nom de la loi d'orientation des transports intérieurs, avaient été expressément autorisés à concurrencer les taxis dans la loi Thévenoud.

La proposition de loi vise à interdire, à partir du 1^{er} juillet 2017, la fourniture de services occasionnels régis par la loi LOTI avec des véhicules de moins de 10 places dans les périmètres soumis à l'obligation de réaliser un plan de déplacement urbain, c'est-à-dire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Une période transitoire d'un an est prévue pour permettre aux entreprises proposant ces services de se convertir en exploitants de taxis ou de VTC.

Nos collègues députés ont maintenu le 1^{er} juillet 2018 comme date limite pour permettre aux chauffeurs LOTI d'effectuer leur changement de statut vers celui de VTC.

Notre commission avait initialement avancé au 1^{er} janvier 2017 le début de la période transitoire, date à laquelle le rapporteur propose de ne plus faire référence. Il me semble indispensable de ne pas faire peser sur les acteurs les contraintes inhérentes aux changements politiques susceptibles d'intervenir en 2017.

Pour ma part, je suis favorable à ce que la période de transition débute dans les 12 mois, avec application pleine de la mesure sous 24 mois : 2017 étant une année d'élections, le Gouvernement ne sera pas en mesure de prendre des actes réglementaires permettant une transition correcte entre les statuts LOTI et VTC. Précisons que des milliers d'entreprises et de chauffeurs seront victimes des changements d'organisation et de l'incapacité des préfetures et des CMA, les chambres des métiers et de l'artisanat, à juguler l'afflux de candidats.

Sur le fond, je vous avoue, je me résous difficilement à mettre 10 000 personnes au chômage. Je conçois que le statut actuel prévu par la loi Thévenoud ne soit pas parfait. Néanmoins, il permet aux VTC d'être salariés. En l'état actuel du droit, je pense que le *statu quo* aurait mieux valu que la suppression.

En revanche, un vrai statut de VTC salarié aurait été opportun. Le texte passe à côté d'une réglementation qui aurait, pour le coup, été très utile. Le secteur des VTC souffrant de la paupérisation, tout comme celui des taxis, il aurait été bienvenu de traiter de la lutte contre la précarisation et le *dumping* social dans ce texte. Les salariés VTC et taxis sont insuffisamment protégés et aspirent à plus d'indépendance, à plus de liberté et à des salaires plus élevés.

Enfin, la formation, plus précisément l'examen de passage pour devenir chauffeur de VTC, fait débat. L'augmentation rapide du nombre de chauffeurs VTC inquiète, certes, les taxis, mais diminuer la fréquence des examens, alors que les demandes d'entrée dans le marché ne cessent d'augmenter, constituerait une restriction de l'accès à cette profession, ce qui ne serait pas acceptable.

Nous devons admettre que confier l'organisation des examens aux chambres de métiers et de l'artisanat, traditionnellement proches des taxis, est également de nature à inquiéter les VTC.

Autre source d'inquiétude : le durcissement de l'examen ne va pas dans le sens du développement des VTC. Je serai favorable à la mise en place d'un tronc commun de formation entre taxis et VTC si et seulement si les conditions d'accès à cet examen ne sont pas trop restrictives et que le cadre juridique est prochainement stabilisé.

La commission a fait le choix de supprimer l'article 6, qui confie aux CMA l'organisation de l'examen. Le rapporteur n'est pas opposé à cette mesure, mais il considère que ce transfert peut se faire par la voie réglementaire. D'ailleurs, mes chers collègues, je vous informe que c'est déjà le cas. Le Sénat n'a pas encore voté la mesure que le Gouvernement a déjà entrepris ce transfert !

J'ai ainsi sous les yeux le compte rendu d'une réunion qui s'est tenue le 25 octobre dernier en préfecture du Rhône, et qui avait pour ordre du jour la communication aux acteurs du secteur la future organisation de l'examen VTC par les CMA, sous le format d'un tronc commun VTC-taxis. La simple lecture de ce document et l'état d'avancement du dispositif montrent le peu d'intérêt que porte le ministère aux travaux du Parlement...

Sur le fond, l'article 5 doit être clairement aménagé par le législateur, sous peine de bloquer littéralement l'entrée dans la profession de VTC. En début d'année, l'État n'a pas été en mesure d'organiser l'examen pendant trois mois, empêchant ainsi les 2 000 candidats mensuels d'entrer sur le marché.

Je proposerai par voie d'amendement, lors de la discussion des articles, de border et de simplifier l'action réglementaire, en précisant que l'examen sera uniquement théorique et non pratique et qu'il sera régulier et accessible. Il devra par ailleurs être organisé par les centres que le Gouvernement a expressément agréés en début d'année, le modèle existant n'ayant fait l'objet d'aucune contestation jusqu'à présent.

Monsieur le secrétaire d'État, la création d'une épreuve pratique va tripler le coût de l'examen et en complexifier sensiblement l'accès. À raison d'une heure par candidat en région parisienne, nous craignons un véritable contournement administratif. En effet, nous doutons que les CMA soient en mesure de recruter et de former des dizaines d'agents en ce sens pour le 1^{er} janvier 2017.

Je rappelle enfin que nombre de chauffeurs de VTC sont des citoyens peu ou pas diplômés, n'ayant pas eu l'opportunité d'avoir accès à une formation qualifiante. L'examen ayant permis à plusieurs milliers d'entre eux de sortir du chômage, il a servi d'ascenseur social. La proposition de loi risque de casser cet élan. Nous devons faire en sorte de l'améliorer et de la rééquilibrer.

J'en profite pour féliciter M. le rapporteur, Jean-François Rabin, de son travail et pour le remercier des nombreux échanges que nous avons pu avoir sur ce texte. Mon groupe suivra sa position, mais, à titre personnel, je me réserve de voter différemment en fonction des débats.

Rappelons que le transport public particulier de personnes est l'un des secteurs les plus innovants, en plein essor en France comme dans le monde entier.

Mme Nicole Bricq. Exactement !

M. Cyril Pellevat. Je souligne que les VTC ne se limitent pas à la société américaine Uber ; il existe de nombreuses TPE et PME françaises de VTC. La proposition de loi pourrait affaiblir encore un peu plus celles-ci face au géant américain aux reins plus solides, au risque de les faire disparaître.

M. Charles Revet. Très bien !

M. Cyril Pellevat. Je n'oppose pas taxis et VTC. Je suis un utilisateur de taxis, mais également de VTC. Je souhaite simplement que le texte qui sortira de notre assemblée soit

équilibré, non seulement pour les usagers des taxis et des VTC, mais aussi pour l'ensemble des chauffeurs qui font vivre le secteur.

La proposition de loi exprime à l'égard de la profession des VTC une certaine méfiance. Or, je le répète, les professions de chauffeurs de taxis ou de VTC peuvent cohabiter. Au lieu de brider ce secteur,...

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Cyril Pellevat. ... nous devrions au contraire favoriser la modernisation des taxis, les encourager en ce sens et simplifier leurs statuts, afin de leur permettre d'être plus compétitifs. Il convient notamment de retravailler le problème des licences. En cela, je rejoins la position de Vincent Capocanellas. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Roux.

M. Jean-Yves Roux. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, le secteur du transport public particulier de personnes est une préoccupation très régulière de notre assemblée

Je suis pour ma part persuadé qu'il est de la responsabilité du législateur de prendre en compte activement ces nouvelles demandes, si fluctuantes soient-elles, et d'adapter dès qu'il le faut les règles existantes, surtout lorsque l'on s'aperçoit que certaines d'entre elles sont contournées. Je pense bien sûr aux dispositions sur les LOTI, aux risques pour la vie quotidienne des chauffeurs ou aux contradictions avec nos actions en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique et l'attractivité touristique.

Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à modifier très vite nos dispositions législatives et réglementaires. Nous sommes loin d'être les plus dogmatiques et les plus normatifs en la matière.

Partout dans le monde, en effet, les législations développées dans les plus grandes villes, à Londres ou New York, sur le partage de l'espace public et l'organisation du transport public de particuliers ne cessent de s'adapter et de se renforcer à mesure que le secteur évolue.

À Londres, l'ancien maire et actuel ministre des affaires étrangères du gouvernement de Mme Theresa May, M. Boris Johnson, souhaitait ainsi contingenter le nombre de VTC autorisés à circuler, car leur croissance récente avait augmenté les embouteillages dans la ville, ainsi que le nombre de voitures garées illégalement. Des entreprises de transport de particulier se sont vu retirer leur licence durant des périodes déterminées en Chine ou à New Delhi, là aussi à des fins de régulation du secteur.

Plus récemment, le 28 octobre dernier, un tribunal britannique a condamné la société Uber et requalifié le statut de deux chauffeurs de la compagnie d'auto-entrepreneurs en salariés bénéficiant des droits correspondants. Nous avons tout lieu de nous féliciter de cette décision.

Mme Nicole Bricq. Ce sera jugé en appel !

M. Jean-Yves Roux. Je préfère, mes chers collègues, que nous définissions ensemble des règles relatives aux conditions de travail des chauffeurs, plutôt que cette question soit réglée douloureusement par les tribunaux, et ce au détriment de l'ensemble de la communauté nationale.

Les législations visant spécifiquement ce secteur en pleine expansion évoluent donc toutes dans le même sens, celui d'un renforcement de la régulation du secteur, tirant vers le haut les conditions de recrutement et de formation des chauffeurs, ainsi que les exigences de sécurité. Cette proposition de loi obéit à la même logique.

À l'instar de mon collègue Jean-Jacques Filleul, je salue l'important travail de concertation mené de bout en bout et l'équilibre trouvé, qui permet d'organiser un secteur en mouvement permanent. La situation n'est pas simple. Durant ces quelques mois de discussion au Sénat, en effet, nous avons vu émerger un certain nombre d'interlocuteurs professionnels, dont certains de manière particulièrement soudaine, sans que l'on puisse parfois évaluer leur sérieux.

Je souligne également la volonté de prendre en compte une demande forte, générationnelle et touristique, en faveur d'une montée en gamme globale des services : c'est la raison pour laquelle nous proposons un amendement visant à systématiser la possibilité de recourir au paiement bancaire dans les taxis.

Les perspectives d'emploi de ces services, notamment de jeunes rencontrant des difficultés à s'insérer sur le marché du travail, pour qui ces secteurs constituent une vraie chance, nous engagent. Nous devons à ces chauffeurs le même degré d'exigence en matière de formation et de sécurité que pour les taxis, d'autant que nous devons garder à l'esprit que, demain, la concurrence s'organisera avec des services de voitures sans chauffeur, et non plus seulement entre des voitures avec chauffeur.

Au total, la régulation exigeante de l'ensemble de ces services va indéniablement dans le sens de l'histoire.

Pour autant, nous ferions, je crois, une erreur majeure en ne voyant dans cette proposition de loi que l'expression d'un accord entre les taxis et les acteurs du VTC. En effet, même si plus des deux tiers des VTC sont situés dans l'aire urbaine de Paris, nous sommes à l'orée de stratégies de déploiement en province qui nécessitent des outils de régulation nationale, assorties de capacités d'action profondément décentralisées, au service de priorités d'aménagement du territoire.

Une enquête de décembre 2015, rapportée par l'ADEME, mentionne ainsi que 33 % des personnes ont déclaré que, en l'absence de services de VTC, elles auraient utilisé les transports en commun pour réaliser leur déplacement. Si l'usage des VTC entraîne une diminution de l'utilisation de la voiture, il entraîne également une baisse de l'usage de certains des modes alternatifs à la voiture personnelle.

À cet égard, l'article 2 initial de la proposition de loi Grandguillaume me paraît indispensable, car il replace bien l'offre de transport public particulier de personnes dans le cadre d'une politique globale de transport.

Aussi, la transmission de données, et non la fin du secret des affaires et la communication de données stratégiques, confidentielles, comme j'ai pu le lire dernièrement, est bien au cœur de politiques intermodales de transport de particuliers.

La proposition de loi Grandguillaume, en particulier son article 2, permet d'accompagner l'émergence de nouveaux modes d'organisation des déplacements urbains et périurbains intégrant les taxis et les VTC.

Le rapport de notre ancien collègue Yves Krattinger, intitulé *Les Transports publics locaux en France : mettre les collectivités territoriales sur la bonne voie*, qui date de janvier 2012, abordait déjà la nécessité de coordonner les initiatives. Il présentait ainsi comme une priorité la production d'une information multimodale. Par définition, cette information ne peut être produite qu'à plusieurs. C'est pourquoi elle nécessite une bonne coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport.

Avec la numérisation et la présence de plateformes, ne nous y trompons pas, nous sommes passés d'une logique d'offre de transport public particulier de personnes à une logique d'adaptation de services de transport particulier à une multitude d'utilisateurs.

L'étude de l'ADEME de juin 2016 sur les différentes formes de transport avec chauffeur VTC tire les mêmes conclusions. Elle indique cependant de manière liminaire que « paradoxalement, peu de données publiques existent sur la contribution des VTC aux systèmes de mobilité urbaine dans lesquels ils viennent s'insérer. »

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, je défends avec la plus grande vigueur la possibilité pour les autorités chargées de l'organisation des transports, c'est-à-dire, pour l'essentiel, les collectivités territoriales, de disposer non seulement de données publiques pour exercer pleinement leur action au service des usagers, mais aussi de règles d'aménagement du territoire.

À ce jour, les perspectives liées à la transmission des données peuvent paraître embryonnaires, mais les tendances sont présentes. Ainsi, à terme, les sociétés de transports en commun pourraient établir plus systématiquement des partenariats avec des VTC, comme avec des taxis, afin d'assurer le besoin de mobilité des habitants des zones peu denses, moins bien desservies ou en prolongement des transports en commun.

À terme également, les actions très concrètes de lutte contre le réchauffement climatique menées à l'échelle des villes et des régions devront et pourront aussi tirer parti des données transmises.

En conclusion, mes chers collègues, je dirai que ce texte devra sans nul doute être réaménagé d'ici à quelques années. Il porte cependant en germe un modèle, celui d'une économie collaborative, fortement décentralisée, exigeante en termes de formation et de sécurité, qui doit être accompagnée. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – MM. Guillaume Arnell et Jean Desessard applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je souhaite répondre en quelques mots aux questions qui m'ont été posées et aux inquiétudes qui se sont exprimées.

Monsieur le rapporteur, soyez-en sûr, je suis toujours, sur ce texte comme sur tout autre, attentif au travail du Sénat, que je n'ai jamais considéré comme une chambre d'enregistrement. Au contraire, je pense que le travail qui y est réalisé est souvent intéressant. La Haute Assemblée pose ainsi régulièrement les bons problèmes. La discussion que nous venons de mener est extrêmement instructive de ce point de vue. J'en veux pour preuve la démonstration brillante de M. Capocanellas.

Évidemment, il y a des questions juridiques concernant la répartition entre la compétence réglementaire et la compétence législative. Mais l'équilibre du texte repose avant tout sur une appréciation politique. Nous sommes donc pris entre ces deux feux.

Monsieur Capo-Canellas, vous pensez avoir juridiquement raison, mais vous reconnaissez qu'une lecture différente est possible, le Sénat pouvant être vu comme l'autorité qui remet en cause des engagements pris devant l'Assemblée nationale. Il y a là un vrai problème, qu'il nous appartient de lever, même si vous n'avez pas l'intention d'aller au bout de votre logique.

C'est pourquoi, vous l'aurez remarqué, j'ai essayé de répondre dans mon intervention à cette question de la nature, réglementaire ou non, de certaines mesures. Soyons très attentifs à cet aspect des choses. En tout état de cause, je le répète, l'intervention de M. Capo-Canellas, qui était tout à fait fondée, illustre bien la complexité du débat.

Je voudrais remercier tous les intervenants, soutiens ou opposants, de ne pas être tombés dans la caricature, qui consisterait à dire que le monde moderne s'impose à nous et à stigmatiser ceux qui voudraient s'y opposer.

Il y a certes une réalité qui s'impose à nous. De ce point de vue, j'ai trouvé très intéressante l'intervention de M. Pellevat. Nous avons bien compris qu'il est plutôt contre le fait de légiférer, mais, *in fine*, il reconnaît en toute sincérité qu'il y a une vraie difficulté et que nous aurions mieux fait d'avancer vers un vrai statut, éventuellement salarié, des VTC. Monsieur le sénateur, vous iriez donc au-delà de ce que nous avons osé faire... En tout cas, je vous remercie de votre démonstration, car telle est bien la question qui se pose à la fin, comme le disait Mme Didier.

Aujourd'hui, d'aucuns pensent que le *nec plus ultra*, c'est de travailler dans ce type de lien de subordination, car c'en est bien un : quand vous êtes « désactivé », vous n'avez plus de travail, alors que vous devez toujours payer votre loyer. À ceux-là, qui se trouvent aussi parfois dans le camp de la gauche et qui présentent le salariat comme une soumission insupportable, je rappelle que ce statut est historiquement une conquête. Au début du XIX^e siècle, les gens travaillaient au jour le jour...

Mme Évelyne Didier. À la tâche!

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. ... et la construction idéologique du salariat, qui a germé non seulement dans les rangs de la gauche, mais également au sein de la démocratie chrétienne, a consisté à répondre à la situation que vivaient les journaliers de l'époque.

Il ne faut pas parer des atours du modernisme une situation qui, au fond, ressemble d'assez près au vieux monde. Ayons bien ces conquêtes à l'esprit, même si cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'espace pour évoluer.

Néanmoins, il appartient à ceux qui, aujourd'hui, ont la possibilité de faire avancer les choses d'apporter les bonnes réponses. Pour l'instant, elles ne viennent pas, mais peut-être vont-elles venir.

Même si comparaison n'est pas raison, regardez ce qui est se passe avec l'émergence des livreurs à domicile, autre nouvelle forme de travail. Ce secteur crée des milliers d'emplois, en France comme ailleurs.

On nous a beaucoup recommandé de le laisser se développer assez librement, car il donnait du travail aux gens. Jusqu'au jour où des accidents se sont produits, en France, mais aussi en Italie! À Bordeaux, récemment, un livreur s'est fait renverser par une voiture et a été blessé gravement. C'est alors que l'on a découvert que ce garçon de vingt-cinq ans ne bénéficiait d'aucune couverture pour accident de travail, outre la prise en charge de ses soins. Cet exemple doit tous nous interpeller, y compris les plateformes ou les employeurs éventuels.

Il est essentiel que la responsabilisation sociale de tous, éventuellement *via* la négociation, permette d'apporter des réponses. On ne peut pas rester dans le *statu quo* pour des questions potentiellement aussi graves. Sinon, demain, dans nos permanences d'élus, nous recevrons nombre de victimes qui en appelleront à la solidarité nationale. Nous devons donc essayer d'avancer, peut-être vers le salariat, pour trouver des solutions à ces problématiques sociales essentielles. Ainsi, la lecture historique du phénomène que j'ai faite, si critiquable soit-elle, pourra être écartée grâce à ces initiatives.

Le législateur n'est pas encore allé jusque-là, monsieur Pellevat, mais, pour ma part, je pense qu'il vaut mieux que la question se règle par la négociation entre les partenaires. En tout cas, je le répète, il faudra bien avancer, faute de quoi les mêmes situations déboucheront demain sur les mêmes conflits.

Par ailleurs, plusieurs d'entre vous m'ont interrogé sur le fonds de garantie, qui faisait partie de la feuille de route que j'ai présentée. Nous avons réalisé un travail avec l'administration, pour examiner quels pourraient être ses contours et ses ambitions.

Plusieurs possibilités s'offraient à nous, mais nous ne sommes pas parvenus à dégager un consensus sur le sujet. J'avais donc demandé à l'ensemble des organisations syndicales, nombreuses dans ce secteur, de donner leur position par écrit, et je m'étais engagé à les publier, ce que nous avons fait voilà quelques semaines. Vous pouvez donc trouver sur le site du ministère toutes les contributions sur la question du fonds de garantie. Vous constaterez avec moi que l'on est loin du consensus.

Il y a ceux qui sont contre le principe ; il y a ceux qui sont pour, mais qui se demandent qui va payer, ce qui n'est pas un petit détail. Certains pensent que c'est à l'État de financer, d'autres, à savoir les taxis, pensent que seuls les VTC doivent payer, d'autres encore penchent pour que tout le monde paie. Il y a là une difficulté majeure, et je pense que le débat n'est pas clos.

Nous souhaitons donc reprendre cette négociation avec l'ensemble des parties prenantes dans les semaines qui viennent, car la question du fonds de garantie, au moins pour ceux qui sont le plus en difficulté, doit trouver une issue, même si le sujet du financement n'est pas aujourd'hui abouti.

Monsieur Pellevat a évoqué une information qu'il avait lue, comme moi, dans la presse, selon laquelle le Gouvernement anticiperait le résultat du vote sur la loi en organisant d'ores et déjà la suite. C'est la pure vérité, mais il en va toujours de même, pour tous les textes de loi. On ne peut pas à la fois interpeller le Gouvernement, quand on est parlementaire, sur la longueur des délais de publication des textes réglementaires, et lui reprocher de se préparer!

Évidemment, le Gouvernement ne va pas appliquer une loi si elle n'est pas votée. Mais en attendant, sur ce texte, comme sur beaucoup d'autres, je dois avouer que nous travaillons en amont sur les dispositions réglementaires. Et puisque nous sommes dans une démarche collective, il vaut mieux que les gens soient informés, d'où la tenue de la réunion que vous évoquez.

Par ailleurs, je tiens à le dire, le débat sur la résistance que nous opposerions à l'organisation des examens est sans fondement. L'État s'est même retrouvé devant le tribunal administratif, car l'examen n'avait pu être organisé qu'au mois de novembre, et non au mois d'octobre comme prévu, pour des raisons matérielles ! Je signale à ce propos que le tribunal nous a donné raison.

Tout cela ne me paraît pas aller dans le bon sens, car nous sommes en train de nourrir des polémiques inutiles, qui ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Monsieur Arnell, j'ai apprécié votre intervention. Sur le principe, nous sommes d'accord avec votre constat : la concurrence, lorsqu'elle est saine, ne peut profiter qu'à l'usager. Néanmoins, vous l'avez également constaté, ces conditions ne sont pas toujours réunies.

En outre, vous avez évoqué la nécessité de lutter contre la paupérisation des chauffeurs VTC. La question est bien là : s'il s'agissait d'un monde merveilleux dans lequel on pourrait entrer sans diplôme et exercer son activité en tant que travailleur indépendant, personne n'y trouverait rien à redire. Mais la réalité est tout autre, nous le savons bien.

Partout dans le monde, comme au sein du Parlement français, on débat de plus en plus pour trouver une bonne organisation. Je dois en convenir, j'étais plus interrogatif au début, lorsque le Premier ministre m'a confié cette mission, avec l'appui de la médiation de Laurent Grandguillaume. Nous avons affaire à des professionnels responsables ayant bien compris que, du fait de l'émergence de la modernité, ces nouveaux modèles permettent à d'autres d'avoir accès à la mobilité. C'est important, mais on ne peut pas rester dans cette situation.

En France, l'utilisation détournée de la LOTI, qui aggrave le problème et les sanctions, n'est pas le fait des chauffeurs VTC, qui ont juste envie, au départ, d'exercer cette profession. À quoi sommes-nous confrontés ? Pour être très clairs, à une publicité sur les plateformes – nous en avons fait une capture d'écran – qui demande : « Comment devenir chauffeur VTC ? Encore plus simple que la loi, la LOTI permet d'éviter certaines procédures, comme un examen, etc. » (*Mme Nicole Bricq s'exclame.*)

Ici, nous faisons la loi et nous devons respecter les textes. Or il existe peu de cas de figure où les pouvoirs publics ont été confrontés à une fraude aussi massive, dont les victimes sont non seulement les chauffeurs de taxi, mais aussi les chauffeurs VTC.

Lorsque nous nous sommes aperçus de ces détournements massifs, nous avons demandé la liste des acteurs concernés. Mais comme ces gens détiennent une expertise juridique extraordinaire et des moyens considérables, on nous a répondu que la loi d'origine, qui n'avait évidemment pas prévu la fraude, ne nous permettait pas de les obtenir. Il ne faut pas refaire l'histoire ; c'est ainsi que les choses se sont passées, malheureusement, et il aurait pu en aller autrement.

Je reste persuadé que nous pouvons trouver une issue. Je tiens à remercier ceux qui ont participé à toutes les tables rondes. Comme l'ont souligné certains d'entre vous, il faudra peut-être y revenir – pour ne pas dire que nous devons assurément y revenir.

Mme Nicole Bricq. Bien sûr !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Dans quel sens ? Dès que je me rends dans un pays étranger, en Colombie, en Angleterre ou en Asie, et que je rencontre mes homologues, nous évoquons ce sujet majeur. Les pouvoirs sont certes différents, car ce dossier relève parfois de la compétence des villes, des agglomérations, voire des États fédérés ou de l'État national, mais cette question se pose partout, et l'expérience des autres peut aussi servir à alimenter notre réflexion.

J'entends partout parler de régulation. Vous me direz que ce n'est pas une idée originale. Ce n'est probablement pas la meilleure référence pour déterminer le génie humain, mais nous n'avons rien trouvé d'autre. Et entre le désordre et la régulation, le Gouvernement a fait le choix, partagé, de la régulation. Il ne s'agit pas ici d'un archaïsme ; il est question de trouver une solution, sur le long terme, à un moment de tension.

Ceux, et ils sont nombreux, qui me donnent des leçons de modernité étaient plus discrets lors de la crise sociale et des affrontements qui ont opposé les taxis ou les VTC. Je préfère la situation d'aujourd'hui, où l'on débat. Des divergences de vues peuvent opposer le Sénat et l'Assemblée nationale, mais c'est le processus législatif normal.

Je souhaite que ce travail en commun, enrichi par les propositions du Sénat, permette au présent texte d'aboutir. Nous aurons alors inscrit une nouvelle pierre, mais pas la dernière. Quoi qu'il en soit, chacun a bien mesuré que ce problème était extrêmement difficile. Nous essayons de le résoudre aujourd'hui. Il en sera de même demain avec l'ensemble des acteurs concernés. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain, du groupe écologiste et du RDSE.*)

Mme la présidente. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI RELATIVE À
LA RÉGULATION, À LA
RESPONSABILISATION ET À LA
SIMPLIFICATION DANS LE
SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC
PARTICULIER DE PERSONNES

TITRE UNIQUE

(*Suppression maintenue de la division et de l'intitulé*)

Article 1^{er}

① Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un titre IV ainsi rédigé :

② « TITRE IV

③ « LES ACTIVITÉS DE MISE EN RELATION

④ « CHAPITRE I^{er}

⑤ « Dispositions générales

- 6 « Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs ou des entreprises de transport et des passagers pour la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :
- 7 « 1° Ils sont effectués au moyen de véhicules motorisés, y compris de véhicules à deux ou trois roues, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;
- 8 « 2° Ils ne présentent pas le caractère d'un service public de transport organisé par une autorité organisatrice mentionnée à l'article L. 1221-1 ;
- 9 « 3° Ils ne sont pas réalisés dans le cadre du conventionnement prévu à l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale.
- 10 « Le présent titre n'est pas applicable :
- 11 « a) Aux personnes qui exploitent des services de transport, lorsque la mise en relation a pour objet les services de transport qu'elles exécutent elles-mêmes ;
- 12 « b) Aux personnes qui organisent des services privés de transport dans les conditions prévues à l'article L. 3131-1, lorsque la mise en relation a pour objet ces services privés de transport.
- 13 « Art. L. 3141-2. – I. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure que tout conducteur qu'il met en relation avec des passagers dispose des documents suivants :
- 14 « 1° Le permis de conduire requis pour la conduite du véhicule utilisé ;
- 15 « 2° Un justificatif de l'assurance de responsabilité civile requise pour l'activité pratiquée ;
- 16 « 3° Le cas échéant, la carte professionnelle requise pour l'activité pratiquée.
- 17 « II. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure, le cas échéant, que l'entreprise dont le conducteur relève dispose du certificat d'inscription au registre mentionné à l'article L. 1421-1 ou du certificat d'inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3.
- 18 « III. – Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en covoiturage, le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 fixe un montant maximum exigible par le conducteur au titre du partage des frais, dans le respect de l'article L. 3132-1.
- 19 « IV. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.
- 20 « CHAPITRE II
- 21 « **Mise en relation avec des conducteurs professionnels**
- 22 « Art. L. 3142-1. – Pour l'application du présent chapitre, est considéré comme une centrale de réservation tout professionnel relevant de l'article L. 3141-1 dès lors que les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers exercent leur activité à titre professionnel.
- 23 « Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, déclare son activité à l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire.
- 24 « La déclaration est renouvelée chaque année et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.
- 25 « Art. L. 3142-3. – (*Non modifié*) La centrale de réservation est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par la centrale elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice du droit de recours de la centrale contre ceux-ci.
- 26 « Toutefois, la centrale peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.
- 27 « Art. L. 3142-4. – (*Non modifié*) La centrale de réservation justifie de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile professionnelle.
- 28 « Art. L. 3142-4-1. – (*Supprimé*)
- 29 « Art. L. 3142-5. – La centrale de réservation ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas rendu indisponible par une réservation et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.
- 30 « Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.
- 31 « Les dispositions du présent article sont d'ordre public.
- 32 « Art. L. 3142-6. – (*Supprimé*)
- 33 « CHAPITRE III
- 34 « **Sanctions**
- 35 « Art. L. 3143-1 A. – (*Supprimé*)
- 36 « Art. L. 3143-1. – (*Non modifié*) Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-2.
- 37 « Art. L. 3143-2. – Est puni de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-5.
- 38 « Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser la mise en relation de passagers et de personnes qui ne sont ni des entreprises de transport public routier de personnes, ni des conducteurs de ces entreprises, ni des exploitants ou conducteurs de taxis, de voitures de transport avec chauffeur ou de véhicules motorisés à deux ou trois roues au sens du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du présent code, en vue de la réalisation des prestations mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1.
- 39 « Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de

laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans.

40 « Art. L. 3143-4. – (Supprimé) »

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention, mais un certain nombre de questions posées sur l'ensemble des travées de cet hémicycle sont restées sans réponse.

Tout d'abord, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pris ses responsabilités et s'est-il caché, non pas derrière son petit doigt, mais derrière une proposition de loi dont nous savons tous qu'il est l'inspirateur réel? Est-ce pour éviter l'étude d'impact ou l'avis du Conseil d'État?

Ensuite, pourquoi ce texte est-il finalement assez limité dans son champ d'application, contrairement à ce que vous déclariez au mois de juillet dernier, monsieur le secrétaire d'État, indiquant qu'il ne s'agissait que d'un élément d'une architecture plus globale? D'ailleurs, on ne sait pas ce que celle-ci recouvre au juste.

Les uns et les autres, notamment Vincent Capo-Canellas, ont parlé de la question essentielle de l'indemnisation des chauffeurs de taxi. Vous avez dit voilà à l'instant que rien n'avait été fait faute de consensus sur le sujet.

Mme Nicole Bricq. Vous n'avez rien fait non plus, de votre côté!

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. C'est un peu court, car, si l'on ne légifère que lorsqu'un consensus se dégage, on n'est pas près de réformer ce pays!

Je n'ai pas obtenu non plus de réponse à cette autre interrogation, monsieur le secrétaire d'État: pourquoi avoir voulu que les présentes dispositions soient discutées à la hussarde? Je le rappelle à l'intention de mes collègues, lors de l'examen du projet de loi pour une République numérique, vous avez tenté de faire adopter un certain nombre de ces dispositions par voie d'amendement. C'est d'ailleurs par hasard que notre commission en a été informée, un certain nombre d'entre nous se trouvant en séance à ce moment-là. Sans cela, nous n'en aurions pas eu le moindre écho.

Aujourd'hui, nous sommes amenés à légiférer dans l'urgence, selon la procédure accélérée. M. le rapporteur l'a dit, nous avons eu quinze jours à peine pour approfondir ce texte. Il le redira certainement, sur un certain nombre de propositions d'amendements, nous n'avons pas pu mener la réflexion suffisamment au fond, faute de temps.

Cet article 1^{er}, corrigé par la commission, a également été proposé à la hussarde, puisque vous demandiez un blanc-seing pour renvoyer l'application de certaines dispositions à l'adoption d'un décret, dont on ne sait nullement quel serait le contenu.

Face à cette approche, vous l'avez vous-même reconnu, monsieur le secrétaire d'État, nous avons été loin de la posture et des caricatures. La commission, particulièrement son rapporteur, a adopté une démarche très pragmatique, ayant à cœur de ne pas remettre en cause la loi Thévenoud ni ce qui semblait être un équilibre, mais avant tout de suivre une démarche sécurisée, afin d'éviter un certain nombre des

problèmes juridiques qui furent à l'origine du dépôt de questions prioritaires de constitutionnalité et de l'annulation de certaines dispositions de ladite loi. Nous aimerions recevoir des réponses sur toutes ces questions.

Voilà l'approche qu'a suivie la commission. Je ne doute pas que nous suivrons la même ligne tout au long de l'examen des amendements. Je salue d'ailleurs la démarche tout aussi pragmatique de Jean-Jacques Filleul au sein de la commission. Celui-ci a écarté toute attitude partisane ou politicienne, pour reconnaître le travail qui a été accompli par M. le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je vais évidemment répondre à ces questions, qui sont toujours intéressantes. (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe écologiste.*)

Pourquoi le Gouvernement a-t-il choisi une proposition de loi? Pour des raisons conjoncturelles. Lorsque nous sommes en plein conflit social, en général ceux qui sont dans la rue ou qui s'affrontent ne font pas spontanément confiance au Gouvernement.

C'est la raison pour laquelle a été nommé un médiateur, Laurent Grandguillaume. Celui-ci a effectué un énorme travail, en engageant le dialogue à un moment où, comme je l'ai rappelé, c'était l'appareil d'État – c'était vrai sous les précédents gouvernements, pour vous suivre sur le terrain de la polémique – qui gérait ce secteur. Plus précisément, le ministère de l'intérieur gérait les taxis, le ministère chargé du tourisme s'occupait des VTC et nous des LOTI. Il était donc difficile pour les professionnels de s'y retrouver.

La discussion a donc été engagée. Il est normal que, à l'issue de ce travail, Laurent Grandguillaume ait déposé une proposition de loi. Parce que j'ai, moi aussi, un long passé de parlementaire, j'estime qu'il est difficile, dans une enceinte parlementaire, de considérer péjorativement, comme vous semblez le faire, les propositions de loi, par rapport aux projets de loi. Si la Constitution a prévu le droit d'initiative parlementaire, c'est pour qu'il soit utilisé; s'il ne l'était pas, le pire serait qu'un jour il devienne obsolète. (*M. le président de la commission de l'aménagement du territoire manifeste son scepticisme.*) Nous avons donc une vraie divergence de vues sur ce point.

Quant au fonds de garantie, je partage votre constat. J'ai dit les choses sincèrement, mais vous pouvez faire des propositions! La voie a été ouverte et, si vous avez une solution, je ne suis pas fermé à ce débat. La vocation d'une assemblée n'est pas de poser des questions, mais d'apporter des réponses, même si l'objectif reste le même pour le Gouvernement. Aujourd'hui, nous pouvons au moins partager le constat qu'il reste encore du travail.

Enfin, les mots ont dû dépasser votre esprit, monsieur le président de la commission: vous avez parlé d'un travail réalisé « à la hussarde », alors que le texte a été voté à la fin de juillet dernier à l'Assemblée nationale. M. le rapporteur a commencé les auditions début septembre, avant même d'être désigné, et nous sommes début novembre.

J'en suis moi-même convenu, dans certaines situations cette critique est juste. En l'espèce, elle ressemble plutôt à une formule systématique, chaque fois que vous vous adressez au Gouvernement. Le texte n'est pas examiné à la hussarde ou de manière précipitée, au contraire; il a été longuement

discuté et résulte d'un travail qui est de qualité et qui a été réfléchi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – M. Guillaume Arnell applaudit également.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de douze amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 2 rectifié *bis* est présenté par MM. Chaize, de Nicolaj, Retailleau, Mandelli et Calvet, Mme Cayeux, M. Nègre, Mme Lamure, MM. Laménie, Vaspart et Bouchet, Mme Giudicelli, M. de Raincourt, Mme Chain-Larché, MM. César, P. Leroy, Mayet et Pinton, Mmes Hummel et Deroche et MM. D. Robert et Husson.

L'amendement n° 8 rectifié est présenté par M. Capocanellas, Mme Jouanno, M. Médevielle, Mme Billon, MM. Cadic, Bockel et Guerriau et Mme Joissains.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ils ne sont pas effectués dans le cadre d'un covoiturage, tel qu'il est défini à l'article L. 3132-1 du présent code.

II. – Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 2 rectifié *bis*.

M. Patrick Chaize. Cet amendement a pour objet de clarifier l'application du texte au secteur du covoiturage. En effet, la proposition de loi prévoit d'ores et déjà l'exclusion d'un secteur que sont les services privés de transport. Il n'est dès lors pas nécessaire d'inclure le vrai covoiturage pour lutter contre le faux, zone grise qui se situerait entre le vrai covoiturage et le transport public particulier de personnes.

D'ailleurs, le retrait du covoiturage ne change en rien l'esprit de la loi ni la possibilité de réguler, responsabiliser ou simplifier le secteur du transport public particulier de personnes.

Les textes existants permettent déjà aux différentes autorités concernées, notamment aux autorités judiciaires, à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, et à l'administration fiscale d'obtenir des plateformes de covoiturage toutes informations leur permettant de s'assurer du respect de l'encadrement applicable à cette activité.

À cet égard, le covoiturage dispose aujourd'hui d'une définition claire, qui figure à l'article L. 3132-1 du code des transports : « Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. »

Le ministère des finances a publié récemment une définition officielle de la notion de « partage de frais » qui clôt toute interprétation exotique.

Le rejet de cet amendement irait, me semble-t-il, à l'encontre de la philosophie de la loi pour une République numérique que nous avons récemment adoptée.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas, pour présenter l'amendement n° 8 rectifié.

M. Vincent Capocanellas. Cet amendement ayant été très bien défendu par mon collègue, j'ajouterai simplement quelques mots.

J'ai eu l'occasion d'évoquer lors de la discussion générale le cas d'une entreprise française emblématique qui conquiert des marchés à l'étranger et fait notre fierté. Il serait dommageable de venir la déstabiliser en changeant le contexte réglementaire dans son pays d'origine, car cela serait très mal vu lorsqu'elle serait candidate à l'exportation.

En outre, comme l'a dit à juste titre M. Chaize, des textes s'appliquent, qui ne posent pas de problème aujourd'hui. La définition est claire pour différents ministères. Par conséquent, il n'y a pas lieu de toujours changer les codifications et les textes en vigueur, encore moins en renvoyant à des décrets pour lesquels on ne dispose pas d'informations précises quant à leur consistance.

Mme la présidente. L'amendement n° 34, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 13 à 19

Remplacer ces alinéas par trois alinéas rédigés :

« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes.

« Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements. Ce décret en Conseil d'État détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa du présent article.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Nous souhaitons, par cet amendement, rétablir le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale, qui pose le principe, dans une démarche de type RSE – responsabilité sociale des entreprises –, de la responsabilisation des plateformes, quelles qu'elles soient.

C'est un point fondamental et incontournable compte tenu de la configuration du marché du transport particulier de personnes : de nombreux acteurs, des statuts épars, mais surtout une grande dépendance à l'égard des plateformes, nous l'avons dit. Cela explique d'ailleurs l'augmentation du nombre de recours des chauffeurs en vue de la requalification de leur relation avec Uber, par exemple.

De plus, le décret d'application en Conseil d'État va plus loin dans l'énoncé des nouvelles obligations de contrôle des conducteurs par les centrales que la liste limitative proposée par M. le rapporteur, et ce pour faire face à la diversité des situations.

Enfin, les acteurs de la profession ont tous souligné leur volonté de continuer le travail de collaboration avec le ministère, afin que les décrets d'application soient au plus près de la réalité et de la complexité du terrain pour permettre une application effective de la loi. Pour eux, le dialogue continue.

C'est pourquoi la rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale nous paraît plus opérante que celle de la commission.

Mme la présidente. L'amendement n° 44, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 13 à 19

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs et les entreprises de transport qu'il met en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes. Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements. Ce décret en Conseil d'État détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa du présent article.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement vise à rétablir le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale et à lui apporter une amélioration rédactionnelle, afin que les vérifications portent aussi sur la qualité d'exploitant. En effet, même lorsque le conducteur et l'exploitant sont une seule et même personne, l'entrepreneur, il ne faut pas oublier que la réglementation porte, d'une part, sur le conducteur, et, d'autre part, sur l'exploitant.

Les modifications apportées par votre commission ont consisté à préciser au niveau législatif les obligations imposées aux plateformes de mise en relation quand le texte issu de l'Assemblée nationale prévoyait qu'elles seraient définies par voie réglementaire.

Or même si les obligations définies par la commission correspondent sur le fond aux dispositions envisagées par le Gouvernement – nous ne sommes pas dans un débat frontal –, elles sont insuffisantes et ne permettraient pas de prévenir efficacement certaines pratiques illicites constatées.

Ainsi, le Gouvernement prévoit de reprendre au niveau du décret d'application les points de contrôle suivants : la possession d'un permis de conduire valide et de la carte professionnelle pour les conducteurs de taxi et de VTC, les

caractéristiques du véhicule pour les VTC, la validité de l'assurance du véhicule, le contrat d'assurance de responsabilité professionnelle en cours de validité.

Il prévoit également des mesures complémentaires pour répondre aux attentes des professionnels, notamment en faveur de la lutte contre les pratiques visant à contourner la réglementation relative à la maraude, notamment les réservations sur des plateformes relatives au statut « LOTI ».

La mise au point de ces dispositions complexes nécessite un travail technique. Elle requiert également, c'est là l'essentiel, de mener une concertation avec les professionnels concernés.

Nous prendrions un grand risque à suivre la commission, me semble-t-il : les dispositions législatives seraient figées dans le marbre, sachant que tout un travail de concertation doit être mené. Or, on le sait très bien, cette affaire est évolutive, y compris dans l'imagination de ceux qui ne veulent pas respecter la loi ou les objectifs qui lui seraient assignés par le Parlement. Ce risque serait inutile et répondrait à des exigences juridiques qui me paraissent inappropriées en l'espèce.

Je souhaite vraiment donc que soit rétabli le texte issu de l'Assemblée nationale.

M. Jean Desessard. Très bien !

Mme la présidente. L'amendement n° 62, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Un justificatif de l'assurance du véhicule utilisé ;

Après l'alinéa 17

II. – Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en voiture de transport avec chauffeur, le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure que le véhicule utilisé répond aux conditions techniques et de confort mentionnées à l'article L. 3122-4.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, vous souhaitez rétablir le texte de l'Assemblée nationale, en particulier au travers d'un décret d'application. Vous l'avez souligné aussi, notre commission a proposé dans un premier jet une inscription législative. Nous devrions rester sur cette ligne. Simplement, prenant contact avec le ministère, nous avons souhaité compléter les dispositions législatives.

En conséquence, le présent amendement tend à ajouter aux dispositions législatives un justificatif de l'assurance du véhicule utilisé, complétant ainsi définitivement le dispositif législatif et prévoyant plus aisément la pénalisation en cas de non-respect.

Mme la présidente. L'amendement n° 41, présenté par M. Pellevat, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 18

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence.

II. – Alinéa 19

Supprimer cet alinéa.

III. – Alinéa 22

Remplacer les mots :

une centrale de réservation

par les mots :

un intermédiaire

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Comme je l'ai déjà indiqué lors de la discussion générale, cet amendement vise à améliorer la régulation sur les plateformes d'intermédiation, tout en évitant de nouvelles instabilités juridiques.

Mme la présidente. L'amendement n° 20, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 18

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence.

II. – Alinéa 22

Remplacer les mots :

une centrale de réservation

par les mots :

un intermédiaire

III. – Alinéa 23

Remplacer les mots :

Toute centrale de réservation

par les mots :

Tout intermédiaire

IV. – Alinéa 25

Remplacer les mots :

La centrale de réservation

par les mots :

L'intermédiaire

V. – Alinéa 26

Remplacer les mots :

la centrale

par les mots :

l'intermédiaire

VI. – Alinéas 27 et 29

Remplacer les mots :

La centrale de réservation

par les mots :

L'intermédiaire

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Madame la présidente, si vous me le permettez, je défendrai en même temps l'amendement n° 21.

J'entends bien la volonté du Gouvernement de traiter le problème par décret. Je n'y suis pas hostile *a priori*, mais il faudra, en fonction du vote de notre assemblée, apporter une définition claire et précise de la nature juridique des plateformes qui, comme vient de l'indiquer Cyril Pellevat, sont un intermédiaire, comme dans d'autres modes de transport, notamment le transport aérien : les réservations sont possibles sur une plateforme sans que celle-ci soit le transporteur.

Mme la présidente. L'amendement n° 35, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, qui fournit des prestations de mise en relation sollicite de l'autorité administrative un agrément, dans des conditions définies par voie réglementaire.

« Cet agrément est accordé sur demande de la personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation ou son représentant légal. Le demandeur doit fournir l'ensemble des informations permettant de connaître la part respective de chaque catégorie d'exploitants dans l'activité de mise en relation de la centrale de réservation et le résultat des vérifications effectuées par la centrale pour se conformer à l'article L. 3141-2.

« La personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.

« L'agrément est renouvelé chaque année si la centrale de réservation envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de l'agrément.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. L'article 1^{er} modifie le régime applicable aux plateformes de réservation en les responsabilisant davantage. C'est une orientation que nous approuvons. Cet article prévoit en effet que les centrales de réservation soient soumises à une procédure déclarative en partie calquée sur la procédure actuellement applicable aux intermédiaires du secteur des VTC.

Toutefois, cette procédure offre à nos yeux beaucoup trop de souplesse et risque de ne pas permettre aux pouvoirs publics de s'assurer du respect de la réglementation et de maîtriser le flux des nouveaux entrants. En effet, les plateformes se multiplient, l'économie numérique permettant cette souplesse et cette rapidité. C'est pourquoi nous pensons judicieux qu'elles aient l'obligation de disposer d'un agrément administratif, grâce auquel on conserverait un droit de regard sur leur création.

Monsieur le secrétaire d'État, lors des débats à l'Assemblée nationale, vous avez souscrit à la réponse du rapporteur. Or celui-ci ne nous a pas dit que notre amendement était infaisable ou juridiquement inopérant. Il a juste évoqué un allongement des délais, la RGPP et ses avatars étant passés par là. Il nous a aussi répondu que les acteurs pourraient, de fait, déroger aux règles, c'est-à-dire à la loi.

J'avoue que cet argument ne nous a pas convaincus. Devrait-on cesser de légiférer et d'imposer des procédures contraignantes dans l'intérêt général, au motif que certains ne respecteraient pas la loi? Ce raisonnement vaudrait aussi pour tout le système déclaratoire, et ce serait reconnaître l'incapacité de l'État à faire respecter la loi. Nous ne pouvons évidemment pas l'accepter. J'imagine qu'il en est de même pour vous.

De même, le droit européen de la concurrence permet aux pouvoirs publics de réguler une activité, c'est-à-dire de limiter éventuellement l'exercice de l'activité de certaines plateformes ou l'arrivée de nouveaux entrants lorsque l'intérêt général l'exige, par exemple en raison de la saturation du marché, ce qui peut être une réalité dans certaines villes.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, nous vous invitons à adopter le présent amendement. J'attends votre sentiment sur ce sujet, monsieur le secrétaire d'État, car, en fonction de votre réponse, nous pourrions adapter notre position.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 21 est présenté par M. Bouvard.

L'amendement n° 42 est présenté par M. Pellevat.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 25

Rédiger ainsi cet alinéa :

« *Art. L. 3142-3.* – Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de leur droit de recours contre ceux-ci.

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Alinéa 38

Remplacer les mots :

aux articles L. 3112-1 ou

par les mots :

à l'article

IV. – Alinéa 39

Supprimer cet alinéa.

L'amendement n° 21 a été précédemment défendu.

La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 42.

M. Cyril Pellevat. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 56, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 35

Rétablir l'article L. 3143-1 A dans la rédaction suivante :

« *Art. L. 3143-1 A.* – Est puni de 300 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3141-2.

« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues au 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. »

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues au 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. »

IV. – Alinéa 37

Remplacer le montant :

15 000 €

par le montant

75 000 €

V. – Après l'alinéa 37

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le tribunal peut ordonner que sa décision soit publiée intégralement ou par extraits dans les journaux qu'il désigne, aux frais du condamné.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet d'harmoniser les sanctions prévues à l'encontre des centrales. La responsabilisation des plateformes est l'un des axes de la feuille de route du 4 avril dernier et de la présente proposition de loi.

Les plateformes ont clairement un rôle à jouer pour s'assurer du respect de la réglementation du transport public particulier de personnes par l'ensemble des acteurs.

Pour être tout à fait direct, j'ajouterais qu'elles ne doivent pas être les premières à organiser un contournement des règles. Elles doivent au contraire contribuer comme il se doit au fonctionnement normal du secteur. Nous sommes là devant une question majeure : quel est le rôle des plateformes ?

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Si leur rôle devient insignifiant, la solution sera de le confier aux pouvoirs publics, qui l'exerceront à leur place. Je ne suis pas favorable, je le répéterai tout à l'heure, à la mise en place de contrôles administratifs rigoureux d'agrément préalable, etc. Mais cela

suppose de préciser clairement le rôle des plateformes. Ces dernières ne peuvent se contenter d'encaisser les commissions !

Le présent amendement a donc pour objet de rationaliser le dispositif des sanctions prévu à l'encontre des centrales de réservations pour le rendre plus cohérent.

Il vise tout d'abord à rétablir le délit de manquement à l'obligation, pour une centrale, de vérifier que les conducteurs qu'elle met en relation respectent la réglementation. Il tend ensuite à compléter cette sanction par la possibilité de peines complémentaires qui sont des peines classiques applicables aux entreprises en cas d'infraction grave en matière économique : obligation de publicité de la décision, interdiction temporaire d'activité.

Par ailleurs, pour toute centrale de réservation qui ne déclarerait pas son activité à l'autorité administrative, il est proposé, tout en maintenant le délit visé, de supprimer la peine d'emprisonnement, ce qui me paraît une bonne proposition. En l'espèce, cette peine d'emprisonnement est inadaptée. Par ailleurs, en cas de non-respect du régime déclaratif, il est possible de compléter le dispositif en appliquant les peines complémentaires précédemment évoquées.

Enfin, l'amendement tend à aligner les sanctions relatives à l'interdiction pour une centrale d'empêcher un taxi de marauder, sur celles qui sont relatives à l'interdiction pour une centrale d'empêcher un taxi ou un VTC de recourir à une autre centrale. Ces deux interdictions ne sont pas de même nature, et elles sont de gravités fondamentalement différentes.

Mesdames, messieurs les sénateurs, en définitive, nous sommes placés face à une alternative. Ou bien nous nous résignons à n'apporter aucune réponse ; ou bien nous partons du principe que la loi de la jungle ne saurait avoir cours dans ce monde, et, dès lors, un certain nombre de règles doivent être édictées.

Compte tenu de ce qui s'est passé – ce sont là des faits, et non une invention du Gouvernement –, l'agrément préalable nous paraît d'une ampleur excessive. (*Mme Évelyne Didier le concède.*) Ainsi, je réponds d'ores et déjà à Mme Didier.

Toutefois, on ne peut pas rester sans réagir. On peut notamment apporter la réponse suivante : les acteurs de ce secteur d'activité ne doivent pas être déresponsabilisés au point de n'avoir plus aucun contrôle à effectuer, quant aux capacités de leur chauffeur ou quant aux conditions d'organisation du service. En pareil cas, les entreprises disposeraient de pouvoirs exorbitants. Elles pourraient imposer une forme de monopole à leurs chauffeurs. Ce n'est pas acceptable !

Voilà pourquoi, à travers cet amendement, le Gouvernement défend une position d'équilibre en tenant compte d'observations juridiques fondées, émises, notamment, par le Sénat. Je songe en particulier aux peines d'emprisonnement, sujet encore plus délicat lorsque les délinquants sont des personnes morales. À cet égard, nous nous sommes rangés à la position de la Haute Assemblée.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 63, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Amendement n° 56, alinéas 1 à 4

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, je vous sais gré d'avoir tenu compte des remarques de la commission. Désormais, les dispositions de l'amendement n° 56 nous paraissent acceptables, ... mais à 80 %. En effet, les alinéas 1 à 4 continuent de nous poser problème. Une amende de 300 000 euros nous semble bel et bien disproportionnée.

Voilà pourquoi le présent sous-amendement tend à supprimer cette peine.

Mme la présidente. L'amendement n° 37, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 35

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3143-1A. – Est puni de 300 000 euros d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3141-2.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Les dispositions du présent amendement font écho, comme celles de l'amendement n° 36, aux propos de M. le secrétaire d'État.

L'amendement n° 37 a pour objet de rétablir un régime de sanctions en cas de non-respect de l'obligation de déclaration. Je n'y reviendrai pas. Nous avons déjà souligné que, en la matière, l'un des problèmes majeurs est la facilité avec laquelle les plateformes peuvent contourner la loi, faute de contrôles et de sanctions dissuasives.

Quant aux dispositions de l'amendement n° 36, elles font écho à mon intervention lors de la discussion générale : les plateformes n'hésitent pas à recourir à des chauffeurs dont le permis a pu être suspendu, ou qui ne disposent pas d'une assurance spécifique. Force est de le constater, certains VTC se dispensent encore de l'assurance pour le transport des personnes. Ce dernier point reste un facteur de concurrence déloyale entre les taxis et les VTC. Il s'agit, de ce fait, d'un sujet de discordance majeur.

Même si la loi Thévenoud a constitué un progrès, ce système a pu fonctionner et fonctionne encore par suite d'une véritable déresponsabilisation des plateformes de réservation.

Avec cet amendement, nous formulons ce rappel : les centrales doivent s'assurer annuellement que chaque exploitant qu'elles mettent en relation avec des clients est couvert par un contrat d'assurance en responsabilité civile professionnelle en cours de validité. Ces dispositions s'inscrivent donc bel et bien dans une démarche de responsabilisation.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les amendements en discussion commune, à l'exception de ceux qu'elle a elle-même présentés ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Les dispositions des amendements identiques n° 2 rectifié *bis* et 8 rectifié, relatives au covoiturage, nous paraissent intéressantes. J'en ai du reste discuté avec mon homologue de l'Assemblée nationale. Les premières questions que je lui ai posées portaient même sur ce sujet. Je lui ai demandé pourquoi la question du covoiturage, qui me semblait quelque peu désuète, figurait dans ce dispositif.

Globalement, le rapporteur de l'Assemblée nationale m'a apporté la réponse suivante : le but est de protéger le « vrai » covoiturage du « faux ». Des procédures assez lourdes ont été

engagées à cet égard, mais on sait que la justice ne répond aux questions qui lui sont soumises que dans des délais assez longs. Il s'agit là d'un argument que l'on peut très bien entendre.

Dans le même temps, les auteurs de ces deux amendements opposent que l'on vise ici un dispositif moderne, très favorable au développement durable et particulièrement adapté à la jeunesse. À l'appui de leur raisonnement, ils citent diverses entreprises dont la fiabilité n'inspire absolument aucune crainte. Ces motifs sont également tout à fait recevables.

Ainsi, il y a du pour et du contre de chaque côté. Au nom de la commission, je m'en remets donc à la sagesse du Sénat. Je précise cependant que, à titre personnel, je suis favorable à ces deux amendements identiques.

Les amendements n^{os} 34 et 44 tendent à renvoyer à un décret en Conseil d'État la définition des informations dont les chauffeurs doivent avoir connaissance et que les plateformes ont le devoir d'exiger d'eux. La commission préfère inscrire cette précision de fond dans le texte de la proposition de loi. Elle émet donc un avis défavorable.

Les amendements n^{os} 41 et 20 tendent à remplacer le terme « centrale de réservation » par celui d'« intermédiaire ».

J'entends les arguments exposés par MM. Pellevat et Bouvard. Toutefois, une telle modification me pose sincèrement problème. Les centrales de réservation ne se limitent pas à des plateformes numériques. Il existe également des plateformes téléphoniques et, au-delà, un ensemble de structures qui sont au demeurant très bien définies par la loi.

Mme Nicole Bricq. En effet !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Or ces structures constituent des centrales de réservation *stricto sensu*. Sur des plateformes numériques, le client effectue un paiement direct. De surcroît, ces centrales sont en mesure de déconnecter, ou non, les véhicules des chauffeurs dont elles assurent la gestion.

Au nom de la commission, je me suis rendu à Roissy pour observer comment les « boers » procèdent concrètement. On m'a exposé que les plateformes pouvaient déconnecter les chauffeurs dès lors qu'ils entraient dans une zone où ils n'étaient pas censés se trouver. En conséquence, ces plateformes ne sauraient être réduites au rôle de simple intermédiaire.

J'émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements.

Pour ce qui concerne l'amendement n^o 35, je note que Mme Didier a aimablement tenu compte des remarques que j'ai formulées ce matin même en commission. L'idée d'exiger un agrément est digne d'intérêt, et je l'ai examinée avec bienveillance. Néanmoins, ni le droit français ni le droit européen ne semblent prêts pour sa mise en œuvre. À moins que M. le secrétaire d'État ne nous sorte de son chapeau une nouveauté intéressante à cet égard, je suis contraint d'émettre un avis défavorable.

Par les amendements identiques n^{os} 21 et 42, MM. Bouvard et Pellevat traitent des peines complémentaires. Mais, à ce titre, ils souhaitent revenir sur d'utiles dispositions de la loi Thévenoud.

La commission demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

En revanche, les dispositions de l'amendement n^o 56, telles qu'elles seraient modifiées par le sous-amendement n^o 63, appellent, de la part de la commission, un avis favorable.

Enfin, pour les raisons que j'ai précédemment exposées, j'émet un avis défavorable sur l'amendement n^o 37.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements autres que ceux qu'il a lui-même déposés ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Mesdames, messieurs les sénateurs, personne n'a l'intention de confondre l'émergence des plateformes avec le sujet, plus large, de l'économie collaborative. Personne n'a l'intention de compromettre le succès de Blablacar ! Si, par inadvertance, nous menaçons cette réussite, je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous en alerter. En l'occurrence, tel n'est pas le cas.

M. le rapporteur l'a fort bien dit : si, à l'instar du Gouvernement, l'auteur de cette proposition de loi souhaite maintenir cette référence, ce n'est pas pour viser directement l'entreprise en question. Ces dispositions n'ont aucune conséquence pour elle. Simplement, forts de notre expérience, nous sommes à même de ne pas répéter nos erreurs !

Lors de l'examen de la première proposition de loi, dite depuis loi Thévenoud, nous aurions déjà pu débattre de la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Certes !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. À l'époque, les uns et les autres sont partis du principe qu'il s'agissait d'un autre sujet. Or, en laissant ce petit interstice, nous avons donné libre cours à une fraude massive.

M. Jean-Jacques Filleul. C'est vrai.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. En négligeant de prendre en compte tel ou tel détournement du système de covoiturage, nous avons ménagé un espace dans lequel s'est engouffrée l'imagination juridique. Cette dernière, on l'a déjà constaté maintes fois, est d'autant plus efficace qu'elle est sans limites.

Aujourd'hui, le débat est ouvert. Je n'ai pas envie que, demain, les acteurs concernés se tournent vers le législateur pour lui demander : qu'avez-vous donc fait ? Le Gouvernement a bien pour objectif de protéger la réalité actuelle du covoiturage contre les détournements de demain.

Je comprends les intentions suivies par les auteurs de ces deux amendements, mais leurs inquiétudes ne sont pas fondées. Parallèlement, les dispositions qu'ils défendent créeraient un risque, qui pourrait bel et bien devenir majeur. À cet égard, j'en appelle à la responsabilité de chacun.

Pour ces motifs très précis, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements identiques n^{os} 2 rectifié *bis* et 8 rectifié.

Madame Didier, l'amendement n^o 44, présenté par le Gouvernement, tend à rétablir exactement les mêmes dispositions que l'amendement n^o 34. De surcroît, son contenu est préférable sur le plan rédactionnel. Je suggère donc le retrait de l'amendement n^o 34.

Les dispositions de l'amendement n^o 62, défendues par M. le rapporteur, ne suivent pas la démarche juridique que nous avons retenue. Toutefois, à ce stade, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

Pour les raisons que M. le rapporteur vient d'exposer au nom de la commission, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements n^{os} 41 et 20.

En ce qui concerne l'amendement n° 35, qui a pour objet la procédure d'agrément administratif, j'ai déjà indiqué que le Gouvernement en demande le retrait. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

À l'instar de la commission, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements identiques n°s 21 et 42.

Pour ce qui concerne le sous-amendement n° 63, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. Charles Revet. C'est bien !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Enfin, madame Didier, je sollicite le retrait de l'amendement n° 37 au profit de l'amendement n° 56, présenté par le Gouvernement, qui va exactement dans le même sens.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote sur les amendements identiques n°s 2 rectifié *bis* et 8 rectifié.

M. Vincent Capo-Canellas. Même si, ce matin, la commission s'est contentée d'émettre un avis de sagesse sur ces deux amendements, faute de temps pour les examiner au fond, M. le rapporteur a indiqué qu'il y était favorable à titre personnel. Je tiens, avant tout, à l'en remercier.

Il s'agit là de dispositions tout à fait importantes : nous sommes tous soucieux de ne pas déstabiliser un secteur qui fonctionne bien, à savoir les transports partagés relevant de l'économie collaborative.

En revanche, monsieur le secrétaire d'État, je comprends moins bien la position que vous avez exprimée. Si vous me le permettez, votre réponse somme un peu comme un aveu ! À vous entendre, le Gouvernement n'a pas l'intention de mettre en difficulté le secteur des transports partagés. Mais, objectivement, telle est la conséquence des mesures qu'il défend...

Le Gouvernement est libre d'engager l'évolution de cette réglementation. Mais encore faudrait-il qu'il y ait un débat ! Vous invoquez le risque, tout à fait hypothétique, que des VTC se déguisent en véhicules relevant de l'économie collaborative. À mon sens, le danger est très limité. De surcroît, une telle volonté revient à réglementer le secteur du transport partagé : c'est bel et bien ce qui transparait de votre réponse ! Admettez qu'un tel chantier exige un débat d'une tout autre ampleur. Il faut examiner le sujet avec précision et, avant d'aller plus loin, ouvrir une véritable consultation avec les acteurs concernés.

Voilà pourquoi je maintiens mon amendement. Patrick Chaize sera sans doute du même avis. Enfin, je retiens l'avis favorable qu'a exprimé M. le rapporteur à titre personnel.

M. Jean-Louis Carrère. Vous le répétez pour mieux vous en convaincre !

M. Vincent Capo-Canellas. À mes yeux, cette position va permettre de clarifier la situation.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Mes chers collègues, permettez-moi d'insister sur l'alinéa 18 du présent article, que ces deux amendements visent à supprimer : « Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en covoiturage, le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 fixe un montant maximum exigible par le conducteur au titre du partage des frais, dans le respect de l'article L. 3132-1. »

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai bien suivi votre raisonnement. Vous insistez sur le fait qu'il faut prendre toutes les précautions qui s'imposent. Mais, en fixant un montant maximum, ne craignez-vous pas d'établir, en quelque sorte, une référence nationale ?

Par définition, le covoiturage se fonde sur le partage des frais. Une telle référence ne pourrait-elle pas être interprétée comme un barème, sur la base duquel le conducteur proposerait des tarifs ? Même si le prix proposé était, par exemple, de 10 % inférieur au coût de référence, on devrait renoncer, pour le covoiturage, à toute forme de négociation entre le chauffeur et ses passagers.

En ce sens, je comprends tout à fait les dispositions de ces deux amendements : un tel montant maximum risque de constituer une première intervention extérieure, se traduisant par des barèmes, au titre du covoiturage. Une telle mesure pose question !

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard, pour explication de vote.

M. Michel Bouvard. Monsieur le secrétaire d'État, nous mesurons la difficulté de l'exercice qui vous est imposé : faire cohabiter une économie ancienne et une économie émergente en édictant les règles de concurrence les plus harmonieuses possible.

En la matière, vous redoutez que d'éventuels détournements ne se fassent jour. Cela étant, permettez-moi de vous rappeler que le Sénat a beaucoup travaillé sur le sujet de l'économie collaborative, que ce soit au titre du présent texte ou au sein de la commission des finances.

Si nous voulons que, demain, des entreprises françaises continuent à se distinguer par leur réussite dans ce secteur, notre première préoccupation doit être la suivante : ne pas tuer ces champions français, ou, du moins, ne pas leur accrocher des boulets aux pieds.

Or, comme cela vient d'être dit, aller au-devant d'éventuelles difficultés en instaurant une forme d'encadrement revient à créer une contrainte.

Au demeurant, pour lutter contre des VTC qui se déguiseraient en véhicules relevant des transports partagés, nous disposons d'armes autrement plus efficaces, à savoir les dispositions formulées par la Haute Assemblée quant au niveau d'imposition des revenus de l'économie collaborative.

Suivez-nous, suivez le Sénat sur ce front, et nous traiterons le problème. Au-delà d'un certain niveau, les ressources en question seront considérées comme des revenus réguliers. Elles cesseront d'être affectées à l'économie collaborative pour entrer dans le champ des activités professionnelles, avec les prélèvements qui vont de pair au titre de l'impôt sur le revenu. *A contrario*, les présentes dispositions risquent fort de poser problème à l'avenir !

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Chaize, pour explication de vote.

M. Patrick Chaize. Je serai bref, car M. Bouvard a presque tout dit !

En l'occurrence, il faut effectivement se garder de confondre les buts. Or, monsieur le secrétaire d'État, vous l'avez pour ainsi dire admis : si les dispositions de ces amendements ne sont pas adoptées, Blablacar ne pourra poursuivre son essor. Elle cessera d'être l'un des fleurons des start-up françaises. (*M. le secrétaire d'État manifeste son agacement.*)

Au reste, si jamais la France prenait les décisions que vous appelez de vos vœux, tous les pays européens nous emboîteraient le pas. Cette entreprise subirait ainsi des difficultés croissantes. En définitive, elle ne pourrait que baisser le rideau.

Nous avons bien conscience des problèmes que vous évoquez. Oui, il faut tenir compte de leurs conséquences éventuelles. Mais, entre deux maux, il faut savoir choisir le moindre. À mon sens, les dispositions que nous proposons constituent le moindre mal !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 2 rectifié *bis* et 8 rectifié.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Républicains.

Je rappelle que la commission s'en remet à la sagesse du Sénat et que l'avis du Gouvernement est défavorable.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

Mme la présidente. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n^o 41 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	343
Pour l'adoption	199
Contre	144

Le Sénat a adopté.

En conséquence, les amendements n^{os} 34, 44, 41 et 20 n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n^o 62.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 35.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 21 et 42.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n^o 63.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 56, modifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n^o 37 n'a plus d'objet.

(Mme Jacqueline Gourault remplace Mme Françoise Cartron au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENTE DE MME JACQUELINE GOURAULT vice-présidente

Mme la présidente. L'amendement n^o 36, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 27

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La centrale de réservation s'assure annuellement que chaque exploitant qu'elle met en relation avec des clients dispose d'un contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Cette disposition paraît redondante avec un alinéa de l'article qui contient déjà les dispositions relatives au contrôle de l'assurance.

L'avis de la commission est donc défavorable.

M. Jean Desessard. De quel alinéa s'agit-il ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. De l'alinéa 15.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement, faute de quoi il émettrait un avis défavorable.

Mme la présidente. Madame Didier, l'amendement n^o 36 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o 36 est retiré.

L'amendement n^o 46, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 32

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3142-6. – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement vise à renvoyer à un décret en Conseil d'État les modalités d'application du chapitre 2 de l'article 1^{er}. Ce renvoi est indispensable, ne serait-ce que parce que certaines mesures de la proposition de loi, telles que les obligations déclaratives des centrales de réservation prévues à l'article L. 3142-2 du code des transports, ont été supprimées en commission et renvoyées elles-mêmes à un décret d'application.

La cohérence du texte exige donc que l'ensemble du dispositif fasse l'objet des mêmes dispositions.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Cette proposition tend à alourdir le texte, puisque le même article prévoit déjà que les centrales de réservation déclarent leur activité à l'autorité administrative « dans des conditions définies par voie réglementaire ».

Cet amendement nous semble donc redondant. La commission en demande le retrait ; à défaut, son avis serait défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 59, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 34

Au début, insérer les mots :

Constatation des infractions et

II. – Après l'alinéa 34

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3143 – Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités de mise en relation mentionnées dans le présent titre sont recherchées et constatées, outre les officiers et agents de police judiciaire, par les fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports et commissionnés à cet effet.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Cet amendement vise à habiliter les fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports à rechercher et constater les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités de mise en relation, car aucune disposition n'a été prévue en ce sens.

Monsieur le secrétaire d'État, nous souhaitons savoir si un dispositif est déjà en place pour contrôler l'ensemble de ces infractions. Dans la perspective de l'adoption de ce texte et des dispositions qu'il contient, il me semble nécessaire de prévoir l'habilitation de nouveaux fonctionnaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je comprends votre objectif, monsieur le rapporteur, mais cette proposition conduirait à complexifier la situation.

Aujourd'hui, la question des habilitations à constater les infractions relatives aux dispositions législatives et réglementaires du code des transports est traitée à l'article L. 1451-1 du code des transports. Cet article précise en particulier les différentes catégories d'agents concernés. L'administration n'est pas favorable à la création d'une deuxième règle d'habilitation en surcroît aux dispositions génériques déjà existantes.

Je comprends donc votre inquiétude, mais je suggère le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, le texte que vous évoquez regroupe la surveillance des activités de transports et non de mise en relation. Cet amendement vise précisément à prendre en compte la surveillance de la mise en relation.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Mesdames, messieurs les sénateurs, nous devons être attentifs à ce que nous faisons au regard de ce que nous voulons faire !

Je ne puis mesurer totalement les conséquences de ce vote, s'agissant d'un amendement dont nous n'avons eu connaissance que ce matin. La même critique est parfois adressée au Gouvernement, permettez-moi de le rappeler aujourd'hui.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. La commission s'est réunie ce matin, en effet.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Or il n'est pas facile de traiter des amendements de cette importance, qui doivent faire l'objet d'une expertise, dans un délai si court.

M. Charles Revet. Cela n'est rien au regard de ce que fait le Gouvernement !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. La question des conséquences que pourrait emporter cet amendement reste posée. Selon la lecture que vous en faites, le texte actuel ne parle pas de mise en relation. Or tel n'est pas notre avis. Nous considérons que sa rédaction englobe la totalité des activités concernées.

Dès lors que vous distinguez le contrôle de la mise en relation de celui des autres activités, de fins esprits juridiques affirmeront que toutes les sanctions prévues qui ne prennent pas en compte cette distinction ne s'appliquent plus. Il importe donc de bien mesurer les conséquences de ce que nous faisons.

Il me semble pertinent de poser des questions au cours du travail législatif, et je suis favorable à une approche partagée entre le Gouvernement et la commission. Toutefois, je crains que, poussés par un souci de juridisme excessif, nous ne nous aventurions sur un terrain particulièrement dangereux, certains pouvant en profiter pour détourner la loi une nouvelle fois.

Nous parlons ici de sanctions pénales. Cet hémicycle accueille suffisamment de spécialistes du droit pénal pour ne pas ignorer que celui-ci est d'interprétation restrictive. S'il y a un doute, le juge pénal considère qu'il doit profiter à celui qui est poursuivi. Je crains donc que nous n'ouvriions la voie à ce type d'argumentation, ce que personne ici ne souhaite.

Je tenais à vous faire part de mes interrogations et je forme le vœu que nous y répondions ensemble.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, nous vous entendons. Vous savez qu'il a été compliqué d'échanger avec votre ministère sur cette question dans le délai dont nous disposions.

Toutefois, le débat parlementaire n'est pas terminé, nous pourrions encore creuser cette question avant la commission mixte paritaire.

Mme la présidente. L'amendement n° 45, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 38

1° Remplacer les mots :

, ni des conducteurs de ces entreprises

par les mots :

au sens du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du présent code

2° Remplacer les mots :

livre I^{er} de la troisième partie du présent code

par les mots :
même livre

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. La nouvelle rédaction proposée par la commission pour le délit sanctionnant l'organisation d'un système illégal de transport ne paraît pas suffisamment claire.

De notre point de vue, elle aboutirait à exclure les LOTI du champ d'application. Une telle évolution est naturellement contraire à la vision du Gouvernement, qui souhaite que ces sanctions soient applicables à l'ensemble des transports publics particuliers. Il s'agit d'un point très important, sur lequel aucun doute ne doit subsister.

Cet amendement vise donc à rétablir la rédaction issue de l'Assemblée nationale, donc la possibilité de sanctions de détournement du statut LOTI.

Compte tenu de l'histoire de cette profession, que nous avons retracée ensemble, je me permets d'insister sur l'importance de cet amendement et sur la lecture qui pourrait être faite, à l'extérieur, de la volonté que le Sénat exprimerait en ne le votant pas, quels que soient les arguments juridiques que nous pouvons entendre. Cela ne correspondrait d'ailleurs ni à la lettre du rapport ni à la présentation générale qui en a été faite. Nous devons envoyer un message clair et précis sur ce point.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Cet amendement est tout à fait justifié, la précision étant de bon sens. La commission y est donc favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 45.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

11

COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

Mme la présidente. J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre n'est pas parvenue à l'adoption d'un texte commun.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante-cinq, est reprise à vingt et une heures trente.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

12

DEMANDE DE CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE

Mme la présidente. Par lettre en date du 2 novembre 2016, M. Bruno Retailleau, président du groupe Les Républicains, a fait connaître à M. le président du Sénat que son groupe exerçait son droit de tirage, en application de l'article 6 bis du règlement, pour la création d'une commission d'enquête sur les frontières européennes, le contrôle des flux des personnes et des marchandises en Europe et l'avenir de l'espace Schengen.

La conférence des présidents sera saisie de cette demande de création lors de sa prochaine réunion.

13

MISE AU POINT AU SUJET DE VOTES

Mme la présidente. La parole est à Mme Odette Herviaux.

Mme Odette Herviaux. Madame la présidente, cet après-midi, lors du scrutin n° 40, sur l'ensemble de la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement, mon collègue Félix Desplan, pour lequel je disposais d'une procuration, et moi-même avons été considérés comme n'ayant pas pris part au vote, alors que nous souhaitions voter pour.

Mme la présidente. Acte est donné de cette mise au point, ma chère collègue. Elle sera publiée au *Journal officiel* et figurera dans l'analyse politique du scrutin.

14

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES

Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la régulation, à la responsabilisation et la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus à l'article 2.

Article 2 (Supprimé)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 11 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Huré, Laménie, Mayet et Fouché, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A et L. 3120-6 B ainsi rédigés :

« *Art. L. 3120-6 A. – I. –* Les personnes régies par le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports peuvent, à la demande de l'autorité administrative, transmettre des documents, des informations sectorielles ou des données statistiques, à l'exclusion notamment de toute donnée à caractère personnel, concurrentielle, stratégique ou vitale pour l'activité de l'entreprise.

« II. – Les documents, informations ou données transmises par les personnes visées au I du présent article relèvent de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques. Pour faciliter le traitement statistique, ils sont transmis de manière agrégée à l'autorité administrative.

« *Art. L. 3120-6 B. –* L'autorité administrative communique en ligne toute information publique sur le secteur du transport routier de personnes à toute personne intéressée qui en fait la demande dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, et sous réserve du respect de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et des secrets protégés par la loi, toute information agrégée telle que définie à l'article L. 3120-6 A du présent code afin :

« 1° D'appréhender l'économie du secteur du transport routier de personnes ;

« 2° D'améliorer la prise en compte des nouveaux usages par les autorités administratives dans les politiques publiques de mobilité, de lutte contre la congestion urbaine, de sécurité routière, de soutien à l'innovation, de promotion de l'emploi ou d'attractivité des territoires ;

« 3° De permettre de déterminer le nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 et de renseigner sur une base mensuelle par commune les variations de valeur de ces autorisations de stationnement. »

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Contrairement à ce qui a été affirmé sur les réseaux sociaux, nous ne sommes pas opposés au transfert de données. Cet amendement vise à créer un dispositif d'échange de données respectueux des droits et des libertés fondamentaux. Il tend donc à assouplir la position du Gouvernement.

J'ai constaté que le rapporteur avait également déposé un amendement proche. Je pourrais retirer le mien, sous réserve que celui de la commission prenne en compte la vie privée des chauffeurs, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il faudrait alors que le rapporteur en parle en commission mixte paritaire.

Mme la présidente. L'amendement n° 38 rectifié, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 ainsi rédigés :

« *Art. L. 3120-6 A. – I. –* L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1° Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;

« 2° L'application de l'article L. 3120-6 ;

« 3° L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« II. – L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :

« 1° Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

« 2° Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.

« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes avant leur transmission à l'autorité administrative.

« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.

« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.

« *Art. L. 3120-6. –* L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les

conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :

« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.

« *Art. L. 3120-7.* – Il est institué un registre national à la charge des centrales de réservation, recensant les informations relatives à l'identification, la disponibilité et la géolocalisation des véhicules des conducteurs mis en relation par les professionnels relevant de l'article L. 3141-1. Ce registre a pour finalité le contrôle du respect par les conducteurs des règles fixées à l'article L. 3120-2. Ce registre peut être consulté à tout moment par l'autorité administrative pour l'application de l'article L. 3120-6 et des sanctions mentionnées à l'article L. 3124-7. »

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce sujet pose question, c'est pourquoi nous vous présentons un amendement d'appel. Dans un premier temps, celui-ci tend à rétablir l'article 2 obligeant, en particulier, les centrales de réservation à transmettre à l'autorité administrative des données sur les chauffeurs.

Cet article 2 était en effet considéré comme l'une des clefs de la proposition de loi, puisqu'il permettait d'améliorer la connaissance du secteur par l'ensemble des acteurs. Nous l'avons dit : c'est souhaitable. Nous avons besoin de données fiables, c'est une certitude. Aujourd'hui, ce n'est manifestement pas le cas.

Par ailleurs, il s'agit de combler l'une des lacunes de la loi Thévenoud, dans le dispositif de contrôle et de sanction de la maraude illégale. Cela reste un point de tension entre taxis et VTC, qu'il faut régler.

C'est pourquoi nous vous proposons de créer un registre national pour géolocaliser les VTC et transmettre des informations sur leur disponibilité. Lors des débats à l'Assemblée nationale, le rapporteur a répondu à nos collègues députés que, les taxis ayant le monopole de la maraude, ce dispositif était inutile. Nous savons tous, pourtant, que les faits et les comportements sont parfois résistants au droit.

Lors de nos auditions, les chauffeurs de tous bords nous ont confirmé le manque de moyens pour faire respecter cette interdiction. La question du contrôle des VTC et de la sanction efficace de ceux qui violent la réglementation en vigueur se pose donc toujours avec acuité. À quoi sert une loi si elle ne s'applique pas ? Il est impératif que l'État puisse faire respecter les règles qu'il édicte.

Le registre dont nous proposons la création serait à l'usage des services de police, afin que ceux-ci contrôlent mieux le respect de la réglementation par les VTC.

Nous sommes conscients qu'un registre obligatoire recensant des informations sur la localisation et la disponibilité est susceptible d'apparaître comme un dispositif extrêmement lourd et difficile à mettre en œuvre. Notre proposition est sans doute perfectible, mais un tel registre existe déjà pour les taxis. En outre, il serait utile pour contrôler les chauffeurs et les entreprises sur lesquels pèseraient des soupçons à la suite d'une plainte, par exemple.

Tel est le sens de cet amendement ; nous déciderons de son sort en fonction du débat.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 17 est présenté par MM. Filleul, Roux et Bérít-Débat, Mme Bonnefoy, M. Camani, Mme Herviaux, MM. J.C. Leroy, Madrelle et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 47 est présenté par le Gouvernement.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-6 ainsi rédigés :

« *Art. L. 3120-6 A.* – I. – L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1° Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;

« 2° L'application de l'article L. 3120-6 ;

« 3° L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« II. – L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :

« 1° Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

« 2° Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.

« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes avant leur transmission à l'autorité administrative.

« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.

« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :

« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur. »

La parole est à M. Jean-Yves Roux, pour présenter l'amendement n° 17.

M. Jean-Yves Roux. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, les difficultés d'accès aux données du secteur du transport public particulier de personnes sont fréquemment relevées. Pourtant, il est essentiel de disposer d'informations fiables, particulièrement pour contrôler la bonne application de la loi.

Dans cette perspective, la feuille de route annoncée par le Gouvernement en avril 2016 prévoit la création d'un Observatoire national du transport public particulier de personnes, ou T3P. Cet observatoire permettra de disposer de données régulièrement actualisées, pour une régulation optimale de l'activité.

L'article 2, supprimé par la commission, complétait utilement cette mesure en organisant la transmission de données à l'administration, tout en distinguant celles qui seraient rendues publiques. Il permettrait d'imposer aux professionnels de la mise en relation, en particulier aux plateformes, la transmission de tout document permettant la régulation du secteur.

L'article 2 permettait également de rendre publiques certaines données, sous réserve des secrets protégés par la loi, notamment pour aider les autorités organisatrices de transports à mieux prendre en compte le transport public particulier dans leur offre de services.

Le texte voté par les députés comportait plusieurs garanties de confidentialité : il prévoyait, notamment, que les données relatives aux passagers seraient anonymisées avant leur transmission à l'autorité administrative. De plus, l'ensemble du dispositif devait être sécurisé par un avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL.

Pour ces raisons, nous considérons comme nécessaire de rétablir l'article 2, qui fait partie de l'équilibre trouvé dans le cadre de la médiation menée par Laurent Grandguillaume. Le supprimer reviendrait, de la part du Sénat, à adresser un mauvais signal.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour présenter l'amendement n° 47.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Cet amendement vise à rétablir le texte qui avait été adopté par l'Assemblée nationale. Si j'ai bien compris, la commission défendra *in fine* notre amendement, en maintenant l'aspect du contrôle, mais en écartant la dimension relative aux données statistiques. La différence entre nos points de vue tient à cela.

Il s'agit non pas d'une initiative prise *de plano* par l'Assemblée nationale, guidée par je ne sais quel objectif kafkaïen d'organiser des contrôles et d'obtenir des informations. Cette rédaction est bien plutôt le fruit de l'expérience.

Les statistiques – c'est bien cela qui nous sépare encore – sont très importantes pour le Gouvernement, mais également pour les collectivités locales, organisatrices du service public de transport.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je sais le Sénat sensible à ce problème.

Or nous avons constaté que nous étions dépourvus. Il est sans doute trop tard pour se demander pourquoi nous en sommes arrivés là, mais il n'est pas raisonnable, alors que l'État doit prendre des décisions, de ne pas même disposer de l'ensemble des statistiques existantes. Celles qui concernent les chauffeurs de taxi, par exemple, étaient éparpillées dans les communes, et nous ne savions pas, à quelques milliers d'unités près, où nous en étions.

Le secteur explose en s'appuyant sur le numérique, et les autorités publiques doivent prendre des décisions. Je suggère que celles-ci s'appuient sur une connaissance scientifique, notamment statistique. Des évolutions interviendront peut-être, qui requerront une telle connaissance.

Concernant le contrôle, il me paraît également nécessaire de rétablir l'article 2. La commission semblant y consacrer un amendement qui est encore à examiner, je n'insiste pas sur ce point.

Le rétablissement de cet article est au cœur du texte, car il garantit la délibération collective, à partir de ces données statistiques. Celles-ci ne sont pas très complexes à obtenir, et leur collecte n'entraînera pas de surcharge d'activité. Il

importe au moins de savoir où sont ceux qui pratiquent cette activité et quel est leur niveau d'activité, ne serait-ce que pour trancher des débats qui nous opposent !

Aujourd'hui, par exemple, on peut débattre de l'activité des VTC à partir d'informations disparates qui permettent à chacun de garder ses propres convictions. Un observatoire comme celui dont nous proposons la création disposera d'informations précises qu'il partagera avec les professionnels et qui permettront aux pouvoirs publics de l'État, mais aussi aux collectivités locales, de prendre des décisions. C'est le cas en ce qui concerne la presque totalité des activités économiques en secteur concurrentiel.

Je ne comprends donc pas la réticence à s'engager dans ce processus, qui me paraît porteur d'un peu plus de rationalité que ce que nous avons fait jusqu'à présent. Voilà pourquoi le Gouvernement suggère le rétablissement complet de cet article 2.

Mme la présidente. L'amendement n° 58, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3120-6 A ainsi rédigé :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, dont les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, communiquent à l'autorité administrative, à sa demande, tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1° Le contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation mentionnées au titre IV du présent livre ;

« 2° L'application du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« Si nécessaire, l'autorité administrative peut imposer la transmission périodique de ces données.

« II. – Les données mentionnées au I excluent les données relatives aux passagers. Lorsqu'elles concernent des déplacements, elles sont transmises sous une forme empêchant l'identification des passagers.

« Elles sont recueillies et traitées dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur les autres amendements en discussion commune.

M. Jean-François Rapin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Monsieur le secrétaire d'État, comme je l'ai indiqué dans la discussion générale, la suppression de l'article 2 par la commission était clairement un appel.

Au travers de l'amendement n° 58, la commission propose une rédaction nouvelle, écartant l'aspect « données personnelles », qui nous semble poser quelques difficultés, du point de vue notamment de la stabilité juridique de cet article.

S'agissant des statistiques, monsieur le secrétaire d'État, je vous incite à appliquer la loi de juin 1951, qui permet à toute administration de solliciter les sociétés pour obtenir des informations statistiques relatives à leur activité.

J'entends votre volonté de créer un observatoire. Il s'agit à mon sens d'une nécessité. Dans le cadre de ses missions, la commission s'est vue directement confrontée à la difficulté d'obtenir des données aussi rudimentaires que le nombre de chauffeurs ou de sociétés en place.

La commission vous propose d'adopter une position d'équilibre, entre des rédactions qui ne vont pas assez loin et un rétablissement qui, à mon sens, va trop loin. Nous coupons la poire en deux, si j'ose dire, mais nous garantissons la création de l'observatoire, qui, me semble-t-il, est essentielle, ainsi que la protection des données personnelles, tout en préservant les différents objectifs qui ont été évoqués.

Enfin, sur les amendements n°s 11 rectifié et 38 rectifié, ainsi que sur les amendements identiques n°s 17 et 47, la commission, qui souhaite l'adoption de son propre amendement, émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Pour les raisons que j'ai exposées en présentant l'amendement n° 47, je suis défavorable à l'amendement n° 11 rectifié, mais favorable à l'amendement n° 38 rectifié, qui est très proche de celui qu'a déposé le Gouvernement.

Concernant l'amendement n° 58, permettez-moi simplement de souligner que si le droit positif avait permis à l'administration d'obtenir des informations, nous ne serions pas en train de discuter du présent texte ! Lorsque j'ai demandé des statistiques aux plateformes, afin d'engager le débat, cela a conduit à une crispation des positions des taxis et des VTC, et les plateformes m'ont répondu que cette demande n'avait pas de base juridique. C'est bien la preuve que nous avons besoin d'un texte !

Le Gouvernement souhaite donc le rétablissement de la version complète de l'article 2. Si son amendement n'est pas adopté, il émettra un avis de sagesse sur l'amendement n° 58.

Demande de priorité

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Madame la présidente, la commission sollicite le vote par priorité de l'amendement n° 58. (*Exclamations.*)

M. Guillaume Arnell. Subtil !

M. Charles Revet. C'est logique. C'est de bon sens !

Mme la présidente. Je rappelle que, aux termes de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, lorsqu'elle est demandée par la commission saisie au fond, la priorité est de droit, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cette demande de priorité formulée par la commission ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Défavorable, madame la présidente.

Mme la présidente. Le Gouvernement étant opposé à la demande de priorité, il revient au Sénat de statuer sans débat.

Je mets aux voix la demande de priorité formulée par la commission.

(La demande est adoptée.)

Mme la présidente. La priorité est ordonnée.

Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 2 est rétabli dans cette rédaction, et les amendements n° 11 rectifié et 38 rectifié, ainsi que les amendements identiques n° 17 et 47 n'ont plus d'objet.

Article 3

- ① I. – Le livre IV du code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 420-2-1, il est inséré un article L. 420-2-2 ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise qui exécute des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de véhicules légers :
- ④ « 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients en vue de la réalisation de ces prestations ;
- ⑤ « 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports, de commercialiser sans intermédiaire les services de transport qu'elle exécute ;
- ⑥ « 3° De faire la promotion, au moyen de signes extérieurs sur le véhicule, d'une ou plusieurs offres de transport, y compris celles qu'elle commercialise sans intermédiaire. » ;
- ⑦ 2° À la fin de l'article L. 420-3, la référence : « et L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « , L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;
- ⑧ 3° Le III de l'article L. 420-4 est ainsi modifié :
- ⑨ a) La référence : « de l'article L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « des articles L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;
- ⑩ b) Le mot : « concertées » est supprimé ;
- ⑪ c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑫ « Ne sont pas soumis à l'article L. 420-2-2 les accords ou pratiques qui ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, lorsqu'ils ont été reconnus comme satisfaisant aux conditions mentionnées au premier alinéa par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence et pour une durée ne pouvant excéder cinq ans. » ;
- ⑬ 4° Au premier alinéa de l'article L. 450-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-3, aux I, II et IV de l'article L. 462-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-6, à la seconde phrase du premier alinéa du I de l'article L. 464-2 et

au premier alinéa de l'article L. 464-9, les références : « , L. 420-2, L. 420-2-1 » sont remplacées par la référence : « à L. 420-2-2 ».

- ⑭ II. – *(Non modifié)* Le I entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. Il est applicable aux contrats conclus avant cette date.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 23 est présenté par M. Bouvard.

L'amendement n° 43 est présenté par M. Pellevat.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 6

Remplacer le mot :

faire

par le mot :

prohiber

La parole est à M. Michel Bouvard, pour présenter l'amendement n° 23.

M. Michel Bouvard. Cet amendement vise à prévenir les situations où une plateforme contreviendrait à un article du code de la consommation relatif aux pratiques commerciales trompeuses.

Surtout, il a pour objet de donner aux conducteurs de VTC une liberté de choix, sans créer de dépendance par rapport à telle ou telle plateforme.

Mme la présidente. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 43.

M. Cyril Pellevat. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Il s'agit d'un problème de rédaction et, donc, de compréhension. Le texte tend à prohiber de faire, tandis que cet amendement tend à prohiber de prohiber...

Je reprends l'exemple, que j'ai exposé ce matin devant la commission, d'un consommateur qui commanderait un véhicule de la plateforme X et qui verrait arriver un véhicule de la plateforme Y. En tant que consommateur, cela me pose problème.

La commission émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 23 et 43.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 49, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Certaines catégories d'accords ou de pratiques, certains accords ou certaines pratiques, notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, peuvent être reconnus comme satisfaisant aux conditions mentionnées au premier alinéa du

présent III, par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence et pour une durée ne pouvant excéder cinq ans. » ;

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le dispositif prévu à l'article 3 vise à garantir la liberté pour les conducteurs de choisir les plateformes avec lesquelles ils travaillent ou de travailler sans intermédiaire. À cette fin, il interdit la conclusion de clauses contractuelles prévoyant une exclusivité, ou de clauses équivalentes limitant la capacité d'exercer en dehors d'une plateforme donnée.

Cette interdiction, très large, ne peut être générale et absolue sans méconnaître le principe de la liberté d'entreprendre. Il est nécessaire en droit et en opportunité de ménager des dérogations encadrées, afin de gérer les situations où telle ou telle clause serait légitime, car bénéfique pour les conducteurs ou les consommateurs.

Je citerai deux exemples.

Premièrement, lorsque la centrale tient à garantir, dans le cadre d'un service de luxe, une disponibilité du véhicule pour plusieurs jours à un client, une exclusivité limitée à cette courte période ne paraît pas illégitime.

Deuxièmement, lorsque la centrale est de petite taille et ne dispose pas de pouvoir de marché, elle doit rémunérer significativement le conducteur pour qu'il accepte une telle clause et renonce à travailler pour ses concurrents qui dominent le marché. Dans ce cas, le conducteur peut être gagnant.

La rédaction adoptée par la commission limite le champ de cette exemption, présente dans le texte initial et modifiée par un amendement adopté à l'Assemblée nationale, aux seuls cas de lancement d'un nouveau service. Cette rédaction nous semble trop restrictive, car elle pénaliserait les acteurs historiques, notamment les voituriers de grande remise.

Le présent amendement a donc pour objet de rétablir la rédaction plus équilibrée adoptée par l'Assemblée nationale et relative au dispositif d'exemption des exclusivités entre plateformes et conducteurs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, le désaccord de la commission portait sur le « notamment » qui, de même que d'autres adverbes comme « spécifiquement », suscite souvent des difficultés juridiques.

Néanmoins, les deux semaines dont nous avons disposé pour étudier ce texte en commission – vous imaginez combien plusieurs mois de concertation auraient pu être utiles sur un tel sujet ! – m'ont permis de mieux comprendre la situation et de me rapprocher de la proposition du Gouvernement, qui souhaite en revenir à la rédaction initiale.

La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 49.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 48 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa de l'article L. 420-6, la référence : « et L. 420-2 » est remplacée par les références : « , L. 420-2 et L. 420-2-2 » ;

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. La commission avait demandé une modification. Celle-ci ayant été prise en compte, elle émet un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 48 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Article 3 bis

① La section 2 du chapitre II du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3122-4-1 ainsi rédigé :

② « Art. L. 3122-4-1. – Un label peut être attribué aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur mentionnés à l'article L. 3122-1 qui offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières.

③ « Les critères et les modalités d'attribution du label sont définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du tourisme. »

Mme la présidente. L'amendement n° 14 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Huré, Fouché, Laménie et Mayet, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. La création d'un label pour les VTC offrant des prestations répondant à des normes de qualité particulières ouvre la voie à de nouveaux statuts, qui vont créer des rigidités inutiles et des barrières artificielles sur le marché du transport.

Ce label va créer une discrimination et une inégalité de traitement entre tous les VTC, laissant à l'administration le pouvoir d'interpréter ce que sont des « normes de qualité particulières ». Or il ne me semble pas utile d'inscrire dans la loi une disposition qui serait en totale opposition avec un examen commun.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur Pellevat, je vous accorde qu'il n'est pas opportun de prévoir la création d'un label dans ce texte de loi. Néanmoins, il semble que cette disposition ait été introduite à la suite de la concertation de tous les acteurs VTC, et elle ne fait à ma connaissance l'objet d'aucune réticence majeure.

Sur le principe, la commission n'est pas opposée à une telle disposition. Elle émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à la mise en place de la démarche de label qualité qui, comme vient de l'indiquer M. le rapporteur, correspond à des besoins. Cela lui a été confirmé par les professionnels dont la clientèle haut de gamme, souvent étrangère, contribue au rayonnement touristique français.

Cette préoccupation des professionnels rejoint nos orientations pour promouvoir un tourisme haut de gamme, qui impose des exigences en matière de normes de qualité tant des véhicules que des services annexes.

Une telle démarche entre professionnels et services de l'État ne peut que contribuer au rayonnement de notre pays à l'étranger.

Le Gouvernement est tout à fait hostile à la suppression de cet article. Il émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard, pour explication de vote.

M. Michel Bouvard. Monsieur le secrétaire d'État, je ne sais pas ce que sont des « normes de qualité particulières ».

Une telle rédaction revient à donner carte blanche à l'administration. Non que nous ne lui fassions pas confiance, mais nous devons voter sans savoir ce que seront *in fine* ces normes de qualité. Or ces dernières auront une forte incidence, puisqu'elles concernent les VTC et les taxis. Le Gouvernement souhaite améliorer l'accueil touristique, mais celui-ci passe non seulement par la qualité des véhicules, mais aussi par le comportement des chauffeurs... On ne sait absolument pas qui va décider.

Ces points importants mériteraient un meilleur encadrement.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Monsieur Bouvard, j'entends votre question, mais, pour rester fidèle à la majorité sénatoriale, je vous répondrai que je n'oserais introduire de tels critères dans la loi ! À partir du moment où un décret est prévu, comprenez que je prenne en compte ce que le Sénat m'explique depuis des heures, et que, en quelque sorte pris par l'ambiance, je vous renvoie à ce texte. (*Sourires.*)

Permettez-moi toutefois de vous rassurer, monsieur Bouvard. Dans ce domaine, rien ne peut être fait unilatéralement par l'administration, et ce label sera naturellement élaboré en concertation avec les professionnels qui demandent sa création.

M. Michel Bouvard. Voilà !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 14 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3 bis.

(*L'article 3 bis est adopté.*)

Article 4

① I. – (*Non modifié*) L'article L. 3112-1 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

③ 2° Au premier alinéa, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » ;

④ 3° À la fin du premier alinéa, la référence : « et à l'article L. 3120-3 » est supprimée ;

⑤ 4° Le second alinéa est supprimé ;

⑥ 5° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

⑦ « II. – Lorsque le point de départ et le point d'arrivée d'un transport occasionnel sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacements urbains en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9, le service occasionnel est exécuté exclusivement avec un véhicule motorisé comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places. »

⑧ II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

⑨ Par dérogation au précédent alinéa, le II de l'article L. 3112-1 du code des transports ne s'applique qu'à partir du 1^{er} juillet 2018 aux entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, au 1^{er} janvier 2017, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

⑩ III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires permettant aux conducteurs employés par des entreprises mentionnées au second alinéa du II, déclarés avant le 1^{er} janvier 2017 et n'ayant pas achevé la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route, de se conformer aux conditions d'aptitude mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports.

⑪ IV (*nouveau*). – L'obligation de répondre à des critères techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules utilisés avant le 1^{er} juillet 2018 par les entreprises mentionnées au second alinéa du II, lorsque ces entreprises s'inscrivent avant cette même date sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3. Elle leur est applicable à compter du premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises sur ce registre.

Mme la présidente. L'amendement n° 26, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

I. – L'article L. 3112-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Les entreprises de transport public routier collectif mentionnées à l'article L. 3112-1 peuvent réaliser des prestations prévues à l'article L. 3120-1. Les titulaires des capacités de transport routier de personnes bénéficient d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de véhicules de transport avec chauffeur. »

II. – Les chauffeurs exerçant une activité de transport de personnes, en indépendant ou en salarié, sur un rythme partiel ou continu, depuis au moins deux mois avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, et dans le cadre d'une entreprise de transport public routier collectif mentionnée au I de l'article L. 3112-1 du code des transports, bénéficient à titre dérogatoire d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de voitures de transport avec chauffeur.

III. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur un an après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

IV. – Le II du présent article entre en vigueur trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence, fixe les mesures dérogatoires permettant aux chauffeurs mentionnés au II du présent article, n'ayant pas achevé la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route, de bénéficier d'une carte professionnelle nécessaire à la conduite d'une voiture de transport avec chauffeur.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement vise à préciser les conditions d'accès à la profession, afin d'apporter un peu de fluidité au dispositif, mais aussi de responsabiliser les acteurs quant aux formations et titres nécessaires à son exercice.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Le présent amendement tend à revenir complètement sur le dispositif de la loi LOTI. La commission a approuvé le texte initial sur ce point. Elle a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Comme M. le rapporteur, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de sept amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 7 rectifié, présenté par MM. Capocanellas et Médevielle, Mmes Jouanno et Billon, MM. Cadic, Bockel et Guerriau et Mme Joissains, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

II. – Alinéa 7

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

III. – Alinéa 9

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

La parole est à M. Vincent Capocanellas.

M. Vincent Capocanellas. Cet amendement vise à réserver exclusivement l'activité de LOTI aux véhicules comportant un minimum de sept places, outre le conducteur, dans les villes de plus de 100 000 habitants.

En effet, en limitant l'activité de LOTI aux seuls véhicules comportant plus de huit places outre le conducteur, soit neuf places en tout, plusieurs gammes de véhicules qui ne comportent que huit places se retrouvent de fait exclues de toute possibilité d'être utilisées pour une activité de LOTI.

Pour être tout à fait clair, deux véhicules « stars », la Caravelle de Volkswagen et la Vito de Mercedes, sont utilisés comme LOTI pour transporter des clientèles d'hommes d'affaires ou de congressistes. Si l'on place la barre à neuf places, c'est-à-dire à huit passagers et un chauffeur, ces véhicules qui en comportent huit, chauffeur compris, se trouveraient exclus de la possibilité de proposer du transport de groupe. Or de très nombreux chauffeurs utilisent de type de véhicules, qui sont appréciés des clients comme de la profession.

De plus, la conduite des véhicules de plus de huit places nécessite un permis D et non le seul permis B. Par conséquent, avec cette réglementation, de nombreux chauffeurs faisant aujourd'hui régulièrement du transport LOTI ne pourront plus exercer leur métier, faute de disposer du permis adéquat.

Il convient donc d'assouplir la réglementation relative aux LOTI en autorisant les voitures disposant de seulement sept places à être utilisées pour une activité de LOTI. Si une telle possibilité n'était pas ouverte, ces chauffeurs se verraient dans l'obligation de revendre leur véhicule pour en acquérir un de plus grande taille et de passer un permis D, entraînant un coût et une complication excessive.

Mme la présidente. L'amendement n° 50, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 8 et 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Les entreprises de transport public routier collectif de personnes mentionnées au II de l'article L. 3112-1 du code des transports exécutant, à la date de promulgation de la présente loi, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, disposent d'un délai d'un an pour se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports. L'activité de ces entreprises reste régie par le titre I^{er} du même livre jusqu'à soit l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, soit l'acquisition du droit d'exploiter l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 dudit code.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet de limiter à un an à compter de la promulgation de la présente proposition de loi la période transitoire permettant aux entreprises LOTI concernées par des prestations de trans-

port sur les territoires en jeu de se mettre en conformité avec la réglementation du transport public particulier de personnes.

En limitant à un an à compter de la promulgation de la loi la période transitoire prévue pour permettre aux entreprises concernées par l'obligation de se conformer à la réglementation, le présent amendement a pour objet de trouver un juste équilibre entre la nécessité de faire cesser au plus vite les possibilités de détournements éventuels des normes réglementaires construites pour le transport public collectif et celle de laisser un délai raisonnable, au sens de la jurisprudence, pour ne pas être préjudiciable à une activité économique établie, depuis plus de trente ans, par exemple pour ce qui concerne les LOTI dites « traditionnelles ».

Il est important de sauvegarder la place de ces PME dans l'économie française. Il est, de plus, délicat d'inscrire une date fixe dans une proposition de loi dont on ne connaît pas par avance la date de promulgation, au risque de rendre inopérant le basculement LOTI-VTC pour des entreprises, des exploitants ou des conducteurs concernés par les mesures dérogatoires définies dans la présente proposition de loi.

Cette solution répond aux exigences de la jurisprudence, tout en garantissant que les professionnels ne seront pas pris au dépourvu.

Mme la présidente. L'amendement n° 64, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéas 8 et 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports ne s'applique qu'à partir du premier jour du douzième mois suivant la promulgation de la loi aux entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, à la date de la promulgation de la loi, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, la commission vous rejoint sur l'idée que, malgré l'urgence, la date du 1^{er} janvier 2017 risque d'être trop proche. Elle accepte donc le principe d'une date fixée à partir de la promulgation de cette proposition de loi, mais vous propose de modifier la rédaction de cette disposition, pour la rendre plus solide juridiquement.

Mme la présidente. L'amendement n° 12 rectifié, présenté par M. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Huré, Laménié, Mayet et Fouché, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti est ainsi libellé :

I. – Alinéa 8

Remplacer la date :

le 1^{er} janvier 2017

par les mots :

douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente loi

II. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

ne s'applique qu'à partir du 1^{er} juillet 2018

par les mots :

s'applique vingt-quatre mois après la promulgation de la présente loi

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Compte tenu des prochaines échéances électorales, cet amendement vise à fluidifier les relations sociales entre les différents acteurs du transport et à responsabiliser ces derniers.

Il tend à faire commencer la période transitoire douze mois après la promulgation de la présente loi, permettant au Gouvernement de détailler des conditions de transition pour une application du texte vingt-quatre mois après sa promulgation.

Mme la présidente. L'amendement n° 19, présenté par MM. Guerriau, Delahaye, Pozzo di Borgo, Canevet et Cadic, est ainsi libellé :

Alinéas 9 et 10

Rédiger ainsi ces alinéas :

Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, au 1^{er} juillet 2017, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, doivent se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports avant le 31 décembre 2017. L'activité de ces entreprises demeure régie par le titre I^{er} du même livre soit jusqu'à l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, soit jusqu'à l'acquisition du droit d'exploiter l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 dudit code, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2017.

III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs pendant la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route pour leur permettre de se conformer aux conditions mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports. Les entreprises mentionnées au second alinéa du II du présent article et inscrites sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code avant le 31 décembre 2017 se conforment, pour les véhicules déclarés avant cette date, aux dispositions prises en application de l'article L. 3122-4 dudit code au plus tard lors du premier renouvellement de leur inscription suivant le 31 décembre 2017.

La parole est à M. Joël Guerriau.

M. Joël Guerriau. Cet article tend à rendre illégale la proposition de prestation de transport LOTI dans les véhicules comportant initialement moins de dix places pour des trajets entièrement situés dans le périmètre géographique d'un plan de déplacement urbain, en l'occurrence des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La rédaction adoptée par la commission tend à remplacer, à l'article L. 3112-1 du code des transports, les mots : « moins de dix places » par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ».

Si nous pouvons être d'accord sur ce point, nous divergeons sur sa mise en application, qui est prévue à l'issue d'une période transitoire, à compter du 1^{er} juillet 2017 et jusqu'au 1^{er} juillet 2018.

Or certaines plateformes de réservation ont utilisé massivement la législation LOTI, qui était initialement destinée aux seuls transports collectifs occasionnels, pour assurer leur croissance et améliorer leur couverture du territoire. Le modèle économique de certaines plateformes est fondé sur un nombre exponentiel de transactions, avec des prix toujours plus bas pour s'assurer la fidélité des consommateurs. Un tel modèle tend, par essence, à ce qu'un nombre disproportionné de conducteurs effectue ces transports, sans leur permettre d'en vivre décemment.

Au vu des détournements très importants et de l'impact de telles pratiques sur l'économie du secteur du T3P, le transport public particulier de personnes, il semble bien candide d'accorder une longue période de transition aux entreprises de transport public routier collectif.

Mes chers collègues, vous avez été nombreux à dénoncer les dérives liées à la situation actuelle. Si le présent amendement est adopté, les entreprises de transport public routier collectif devront se mettre en conformité avec la loi à l'issue d'une période d'adaptation allant du 1^{er} juillet au 31 décembre 2017.

En effet, nous ne saurions permettre aux entreprises exerçant leur activité en parfaite connaissance du détournement de la loi auquel elles se livrent de poursuivre ce détournement au-delà du 31 décembre 2017 avec l'absolution de la représentation nationale.

Tant que les LOTI perdurent et tournent la volonté du législateur, toute l'économie du secteur du T3P est fragilisée. Par un décret en Conseil d'État, nous apportons une relative souplesse dans l'application d'une mesure qui ne fait qu'affirmer la primauté de nos lois sur la frénésie de certains pirates numériques.

Mme la présidente. L'amendement n° 53, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

III – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs dont le permis est affecté par le délai probatoire prévu à l'article L. 223-1 du code de la route, pour leur permettre d'obtenir la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 3120-2-2 du code des transports.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le présent amendement vise à clarifier la portée de la dérogation relative aux conducteurs et à rétablir l'affirmation de son caractère temporaire.

Il vise également à préciser que l'objet de la dérogation est de permettre aux conducteurs LOTI dont le permis de conduire est affecté du délai probatoire d'obtenir la carte professionnelle de conducteur de taxis ou de VTC, sous réserve qu'ils remplissent les conditions d'aptitude et d'honorabilité.

Aucune ambiguïté ne doit émaner de la rédaction des alinéas précisant le champ des dérogations touchant les exploitants, qu'elles concernent les conducteurs ou les véhicules.

En particulier, la dérogation visant les conducteurs LOTI n'a pas vocation à exempter des conditions d'aptitude et d'honorabilité. Ces dernières seront vérifiées selon les règles de droit commun.

La réussite de la réforme dans les territoires en jeu tiendra au caractère proportionné, équilibré et réaliste des mesures dérogatoires définies pour organiser le basculement des LOTI en VTC.

Mme la présidente. L'amendement n° 60, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 10

1° Après le mot :

fixe

insérer les mots :

, pour une durée limitée,

2° Remplacer les mots :

second alinéa du II, déclarés avant le 1^{er} janvier 2017

par les mots :

II du présent article

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Cet amendement vise à préciser que les mesures dérogatoires prévues pour les conducteurs en période probatoire de permis seront mises en place de façon temporaire, et à supprimer, par coordination, la référence à la date du 1^{er} janvier 2017.

La commission a tenu compte des remarques du Gouvernement, mais elle propose une rédaction tendant à préciser que ce dispositif dérogatoire est destiné aux conducteurs des entreprises LOTI effectuant des services occasionnels à la date de la promulgation de la loi, et non à tous les conducteurs en période probatoire de permis.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Madame la présidente, je sollicite une brève suspension de séance, afin de lever certaines incompréhensions et de tenter de rapprocher les points de vue entre la commission et le Gouvernement.

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-deux heures dix, est reprise à vingt-deux heures quinze.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements en discussion commune, à l'exception de ceux qu'elle a elle-même présentés ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 7 rectifié, la remarque de M. Capo-Canellas est pertinente. Aussi, j'aimerais connaître l'avis du Gouvernement sur ce point, car il va falloir modifier le texte ou, à tout le moins, avoir des précisions. Que prévoit, par exemple, le droit européen en la matière ? Ce n'est pas si simple. Peut-être pourrions revenir sur ce sujet ultérieurement. Mais s'il est dès à présent possible de modifier le texte en ce sens, j'émettrais un avis favorable sur cet amendement.

La commission se rallie à l'amendement n° 50 du Gouvernement et retire l'amendement n° 64.

Mme la présidente. L'amendement n° 64 est retiré.

Veillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Concernant l'amendement n° 12 rectifié, nous avons approuvé ce matin en commission le délai d'un an à compter de la promulgation de la loi. Aussi, la commission est défavorable à cet amendement.

La commission est également défavorable à l'amendement n° 19, car il vise, lui aussi, à modifier la date de la période transitoire.

S'agissant de l'amendement n° 53, nous sommes d'accord sur le fond, mais pas sur la rédaction. Je rappelle d'ailleurs que l'amendement de la commission intègre certaines remarques du Gouvernement. En conséquence, nous sommes défavorables à cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements autres que ceux qu'il a lui-même déposés ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Concernant l'amendement n° 7 rectifié, je comprends l'objectif de M. Capocanellas. Je souhaite trouver une réponse au cas de figure évoqué, sans prendre le risque de modifier d'une manière générale le texte, car la référence aux huit places existe déjà dans le code de la route.

L'auteur de l'amendement expose la situation d'un certain nombre de professionnels – on doit les entendre ! – qui utilisent aujourd'hui un type de véhicules comprenant non pas huit places, mais sept places et une. On comprend donc bien leur inquiétude. Comme vous m'aviez fait part de cette interrogation, nous avons demandé aux services du ministère d'examiner cette situation.

Les exploitants prestant aujourd'hui en services occasionnels LOTI avec des véhicules de huit places assises passagers devront basculer dans le cadre VTC pour continuer à réaliser demain les mêmes prestations dans les territoires visés. Toutefois, les dispositions prévues à l'article 4 organisent la fluidité du basculement, en identifiant des dérogations, dont celle qui concerne les véhicules. Les LOTI d'aujourd'hui pourront s'inscrire au registre des VTC, avec leurs véhicules d'aujourd'hui, quelles que soient leurs caractéristiques. Les véhicules ne devront être rendus conformes qu'au moment du renouvellement de l'inscription, c'est-à-dire au minimum cinq ans après.

Aussi, votre préoccupation est satisfaite, monsieur le sénateur. Si des interrogations devaient perdurer, le Gouvernement s'engage à publier une circulaire. Votre question nous paraît tout à fait légitime, mais la solution que vous proposez est beaucoup plus large. Vous avez toute satisfaction, et un texte interprétatif, voire réglementaire, pourra renforcer mes propos.

Au bénéfice de ces explications, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

Le Gouvernement est défavorable aux amendements n° 12 rectifié et 19. Par ailleurs, il demande le retrait de l'amendement n° 60 ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Capocanellas, l'amendement n° 7 rectifié est-il maintenu ?

M. Vincent Capocanellas. Je remercie le rapporteur pour son écoute et son attention et M. le secrétaire d'État pour sa réponse détaillée et son engagement à publier un texte interprétatif pour renforcer ses propos, voire une circulaire, si besoin. On l'a compris, la situation est avérée, les sujets sont techniques.

Eu égard à ces explications, je retire l'amendement n° 7 rectifié, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 7 rectifié est retiré. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n° 12 rectifié et 19 n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 57, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par le mot :

assises

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Il s'agit d'un amendement d'harmonisation rédactionnelle.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Favorable. *(Oh là là ! sur plusieurs travées du groupe Les Républicains.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 57.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 51, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

IV. – L'obligation de répondre à des critères techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules déclarés par les entreprises mentionnées au II du présent article lors de leur inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du code des transports. Elle leur est applicable pour tout véhicule supplémentaire déclaré postérieurement à l'inscription susmentionnée et, pour l'ensemble des véhicules déclarés, à compter du premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises sur ce registre.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement vise à bien préciser le champ de la dérogation pour les véhicules : ne peuvent déroger aux caractéristiques techniques imposées aux véhicules VTC que les véhicules déclarés par les anciens LOTI au moment de leur inscription au registre des VTC, comme je l'ai précisé précédemment.

Tout véhicule supplémentaire déclaré pendant la période de validité de l'inscription devra être conforme aux obligations des VTC et l'ensemble du parc devra être conforme à ces mêmes obligations au plus tard lors du premier renouvellement de l'inscription de l'entreprise au registre des VTC.

La réussite de la réforme dans les territoires à enjeux tiendra au caractère proportionné, équilibré et réaliste des mesures dérogatoires définies pour organiser le basculement des LOTI en VTC.

Mme la présidente. L'amendement n° 61, présenté par M. Rapin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 11, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

L'obligation de répondre à des conditions techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules déclarés par les entreprises mentionnées au II du présent article lors de leur inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, lorsque cette inscription intervient avant le premier jour du douzième mois suivant la promulgation de la loi.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Nous proposons une rédaction différente. Cet amendement rédactionnel et de coordination prend aussi en compte les remarques du Gouvernement.

Il précise néanmoins que, pour bénéficier de cette dérogation, les entreprises régies par la loi LOTI devront s'être inscrites sur le registre des VTC avant la fin de la période transitoire.

Par ailleurs, il n'est pas nécessaire d'indiquer que les véhicules déclarés après cette inscription devront se conformer aux conditions techniques et de confort prévues à l'article L. 3122-4 du code des transports, car le droit commun s'appliquera.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 51 ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Sur le fond, nous sommes d'accord. Cependant, l'avis est défavorable, car, selon moi, l'amendement de la commission est plus précis. (*Sourires.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 61 ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Les objectifs visés au travers des amendements n°s 51 et 61 se rejoignent. Cependant, l'amendement du Gouvernement est plus précis (*Nouveaux sourires.*) dans la description des différentes étapes de mise en conformité des véhicules des ex-entreprises LOTI ayant vocation à basculer dans le cadre de référence VTC afin de pouvoir continuer à prêter dans les territoires à enjeux.

Ces dérogations ont un impact très limité sur les flottes des véhicules mis à contribution par les centrales de réservation dans la mesure où ces dernières imposent déjà un cahier des charges à respecter, qui est compatible avec les caractéristiques techniques et de confort imposées aux véhicules VTC. C'est en revanche un véritable enjeu pour les entreprises LOTI, dites traditionnelles, et ses emplois historiques.

En conséquence, si, par extraordinaire, l'amendement du Gouvernement n'était pas adopté, le Gouvernement s'en remettrait à la sagesse de la Haute Assemblée.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 51.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(*L'article 4 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 4

Mme la présidente. L'amendement n° 5 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, Nègre, Mandelli, Vasselle et Vaspart, Mme Hummel, MM. Huré, Commines et Milon, Mme Lamure et MM. Masclat, P. Leroy, Laménie, Bouchet, Revet, Chasseing, Pointereau, D. Robert et Husson, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 3120-2 est abrogé ;

2° Au I de l'article L. 3124-12, les mots : « au I et » sont supprimés.

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. Dans leur rédaction actuelle, les dispositions de la présente proposition de loi pourraient *de facto* rendre impossibles les prestations de services de transport partagé, qui ne bénéficient aujourd'hui d'aucune définition juridique spécifique et sont donc contraintes de s'inscrire dans le régime des services occasionnels.

Aussi, cet amendement vise à supprimer l'interdiction de la tarification à la place pour le transport public particulier, afin de s'assurer que des prestations de services de transport partagé puissent toujours être offertes aux usagers.

En effet, les services de transport partagé sont des services dont chaque place dans le véhicule est vendue séparément et qui permettent la prise en charge et/ou la dépose des personnes transportées en des lieux différents, notamment à destination ou en provenance des aéroports. Ils sont exécutés dans des véhicules de moins de dix places.

Même si ces transports partagés ne relèvent pas du service public, il s'agit néanmoins de services de transport public, au sens de l'article L. 1000-3 du code des transports : « Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation. »

À ce jour, aucun régime juridique n'encadre le transport partagé de petite capacité et, donc, ne l'encourage. Celui-ci est donc exploité sous d'autres statuts juridiques existants, mais ces derniers sont mal adaptés à la situation spécifique du transport partagé : celui des services occasionnels ou celui d'agent de voyages pour le taxi partagé.

Dans sa formulation actuelle, la proposition de loi que nous examinons condamne à l'illégalité l'exercice du transport partagé et menace ainsi l'une de ses formes les plus développées en France, à savoir les navettes partagées depuis ou vers les aéroports franciliens.

Cette illégalité serait introduite par un effet de seuil, qui interdirait le transport occasionnel dans le territoire urbain de plus de 100 000 habitants – donc l'Île-de-France – à tous véhicules d'une capacité inférieure ou égale à huit passagers.

Afin de ne pas compliquer, par des dérogations, les zones d'interdiction du transport LOTI, l'amendement que je propose, *in fine*, vise à supprimer l'interdiction de la tarification à la place pour les transports publics particuliers, laissant ensuite aux règlements consécutifs la possibilité d'articuler les contraintes réglementaires entre elles. Cette suppression est la seule mesure sécurisante permettant

d'accompagner le développement du transport partagé pour les résidents et les touristes et des opportunités économiques qui en découlent, tout en mettant fin au recours abusif au statut de la LOTI.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. M. Chaize met le doigt sur un problème très particulier, séparant ce que l'on appelle la location à la place et le transport partagé. Il spécifie dans son propos l'absence de protection juridique du transport partagé, même si, je pense que vous allez nous le dire, monsieur le secrétaire d'État, il existe déjà des dispositifs de transport partagé au travers des agences de location de véhicules. Comme je l'ai indiqué ce matin en commission, je suis enclin à émettre un avis est défavorable, mais j'aimerais entendre M. le secrétaire d'État sur ce point.

En permettant ce que l'on appelle la location partagée on protège le revenu minimum du conducteur, contrairement à la tarification à la place. Avec la tarification à la place, un chauffeur de navette d'aéroport parisien qui emmènerait un seul passager et non pas quatre ou cinq devrait appliquer un prix réduit, ce qui ne lui assure pas un revenu minimum. En revanche, si on est en régime de transport partagé avec, au travers d'une agence, la location de son véhicule, on assure son revenu sur le transport. La seule question qui m'importe est d'assurer à celui qui assure le transport le même revenu s'il est en transport partagé ou en location à la place.

En outre, avec la location à la place, nous reviendrions sur un dispositif de la loi Thévenoud – je ne sais si cela est opportun.

Quoi qu'il en soit, eu égard à la discussion que nous avons eue ce matin en commission l'avis est défavorable sur cet amendement, mais je souhaite, je le répète, connaître l'avis du Gouvernement sur ce point. Il faut en effet vraiment traiter cette question.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement pose une question qui n'est pas *de facto* traitée dans la proposition de loi dont nous discutons, car elle n'avait pas été abordée, y compris au cours des tables rondes. Vous avez donc raison de la soulever à ce stade, monsieur le sénateur.

Aujourd'hui, force est de constater que l'interdiction est assez largement ignorée, *via* la mise en place de forfaits dégressifs ou le prix de la course en fonction du nombre de passagers pris, sur réservation préalable au départ ou en cours de trajet. L'enjeu, et je vous rejoins, serait de sécuriser une pratique par les taxis et les VTC qui limite les émissions de polluants et réduit les coûts de déplacement pour les usagers. Cependant, cette disposition mérite une concertation ; elle doit être soumise aux différents acteurs concernés.

Le Gouvernement n'est pas plus avancé que la commission, mais je ne veux pas émettre un avis défavorable,...

M. Michel Bouvard. Ah !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. ... car, dans le débat qui nous occupe, cet amendement est le seul à poser la question...

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. ... de la vente à la place et du véhicule partagé. Même si se posent des questions rédactionnelles,...

M. Michel Bouvard. Navette !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. ... le Gouvernement ne veut pas fermer le débat et émet donc un avis de sagesse sur cet amendement.

M. Michel Bouvard. Très bien, monsieur le secrétaire d'État ! C'est de la lucidité !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. On l'a bien compris, il s'agit là d'une question épineuse. Même si la commission s'est prononcée contre cet amendement ce matin, je me permets, sans l'avoir de nouveau consultée mais en présence de plusieurs de ses membres, d'exprimer moi aussi un avis de sagesse : la Haute Assemblée fera son choix.

M. Michel Bouvard. Très bien, monsieur le rapporteur !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. Charles Revet. Très bien !

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 4.

L'amendement n° 16 rectifié, présenté par MM. Arnell, Mézard, Amiel, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin, Guérini et Hue, Mmes Jouve, Laborde et Malherbe et MM. Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Services de mobilité d'utilité sociale

« *Art. L. 3133-...* – Les associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association ou inscrite au registre des associations en application du code civil local applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle peuvent organiser des services de mobilité au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

« Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association de demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Le troisième comité interministériel aux ruralités du 20 mai 2016 a été l'occasion de rappeler qu'« agir pour la ruralité, c'est d'abord relever le défi de l'égalité. C'est assurer aux Français qui vivent et font vivre ces territoires un accès facilité aux services publics, aux réseaux essentiels à la vie. »

La mobilité est en effet un enjeu essentiel en milieu rural où l'offre de transport collectif est souvent inexistante. Les habitants ne disposent pas tous de véhicules et n'ont pas toujours les moyens de financer un transport à la demande. C'est pour cette raison que des initiatives,

portées par des associations, se sont développées pour mettre en place une activité de « transport solidaire ». Pour autant, ces initiatives peuvent être compromises par les professionnels qui mettent en cause une « concurrence déloyale ».

Lors du dernier comité interministériel aux ruralités, le Gouvernement s'est engagé à adapter le cadre juridique des transports routiers de personnes pour favoriser, dans les territoires ruraux ou enclavés, le développement de nouveaux services de mobilité d'utilité sociale, en s'appuyant notamment sur le tissu associatif.

Dans cet esprit, le présent amendement vise à permettre le développement d'une offre de transport au bénéfice des familles en situation de précarité ou d'isolement et l'encadre strictement pour éviter toute interaction avec l'offre concurrentielle. (*Mme Françoise Laborde et M. Jacques Mézard applaudissent.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. La commission est totalement favorable à cet amendement. On le sait, dans nos régions, ces associations sont nécessaires pour les demandeurs d'emploi et pour ceux qui travaillent ou qui sont réinsérés dans l'emploi. Il est donc essentiel de maintenir ces dispositifs.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Sur le fond, il s'agit d'un dispositif intéressant. Seulement, comme vous l'avez indiqué vous-même, une question se pose lorsqu'on laisse la possibilité aux membres d'une structure associative d'intervenir dans le champ concurrentiel et d'exercer la même activité que des professionnels.

Vous avez pris la précaution – me semble-t-il – d'éviter qu'une telle concurrence ne s'instaure, même si chacun a à l'esprit toute une série de secteurs dans lesquels *in fine* pendant des années on voit les professionnels s'opposer aux associations, celles-ci prenant de plus en plus d'importance. Il faut être bien conscient de cette difficulté.

L'amendement tend en outre à renvoyer les modalités d'application de la mesure à un décret en Conseil d'État, ce qui permettra d'examiner ultérieurement les conditions de sa mise en œuvre.

Le Gouvernement se demande si le dispositif proposé est suffisamment sécurisé en l'état, mais n'entend pas pour autant s'y opposer, car il considère que l'objet de l'amendement est bon. Il s'en remet donc à la sagesse de la Haute Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Vasselle, pour explication de vote.

M. Alain Vasselle. Je m'interroge sur deux points.

Première interrogation : j'aimerais que le rapporteur et le secrétaire d'État nous expliquent en quoi le droit local applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle permettrait aujourd'hui de traiter de manière spécifique les associations d'utilité sociale. Pourquoi cette mesure ne s'appliquerait-elle pas à l'ensemble du territoire national ?

Mme Évelyne Didier. Elle le pourrait, en effet !

M. Alain Vasselle. Compte tenu de la manière dont il est rédigé, on a l'impression que le dispositif de l'amendement ne s'applique qu'à un périmètre tout à fait limité.

Seconde interrogation : est-il nécessaire d'inscrire dans la loi le fait que les associations ont le droit d'organiser ce type de services de transport ? La mesure a un caractère purement

social. Or il existe déjà des centres communaux d'action sociale, les CCAS, ainsi que des centres départementaux d'action sociale. Il me semble que l'on est en train de se compliquer la vie et de légiférer que le domaine concerné ne le justifie pas. Il existe aujourd'hui suffisamment de dispositifs contribuant à la prise en charge du transport de personnes dont les moyens financiers leur en limitent l'accès.

Même si je comprends l'objectif visé, je ne suis donc pas très favorable à une disposition de cette nature.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. On le sait, l'Alsace-Moselle bénéficie d'un régime un peu particulier.

Je ne suis pas capable de répondre à la première question posée par M. Vasselle, mais je peux témoigner du fait que, dans mon secteur, des personnes à la recherche d'un emploi ont déjà pu bénéficier d'un service spécifique de transport en vue de favoriser leur insertion et de faciliter leur accès à l'emploi. Avec l'appui du département et des collectivités territoriales concernées, un service de transport a été organisé pour ces personnes par des ex-chômeurs dans un secteur donné.

Il faut maintenir et favoriser ce type d'initiatives quand elles existent. Cela étant, je ne sais pas si l'amendement tel qu'il est rédigé y contribuerait, d'autant qu'il concerne des familles en situation de précarité et d'isolement d'après l'explication qui nous a été fournie.

Je donnerai à nouveau l'exemple de mon territoire pour lequel on s'est aperçu qu'il n'existait pas suffisamment de transports collectifs, notamment de navettes se rendant dans les zones commerciales ou dans les commerces de centre-ville. Avec l'aide du département, les communes de mon secteur ont donc organisé des services de transport à la demande, preuve que cela est tout à fait possible dans le cadre actuel du droit.

Lorsque le département ou l'autorité organisatrice de transport, l'AOT, propose des tarifs sociaux, il n'y a donc aucun problème. Nous ne nous opposerons pas pour autant à une mesure destinée à aider spécifiquement ce type de public et voterons l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Pour répondre à M. Vasselle, je précise que les départements précités, le Bas-Rhin, le Haut-Rhin et la Moselle, sont des exemples de territoires puisqu'ils peuvent organiser ce type de service aujourd'hui. En réalité, l'idée est d'étendre cette mesure à l'ensemble du territoire national.

J'insiste sur le fait que l'un des principes défendus dans cette proposition de loi est la suppression du statut LOTI à partir de 100 000 habitants. Certaines agglomérations – on n'a pas parlé de villes – qui ont du périurbain, voire du rural pourraient être exclues du dispositif. C'est la raison pour laquelle j'y suis très favorable.

Il y a quinze jours, en commission, nous avons d'ailleurs soutenu la mesure en insistant sur sa nécessaire suppression en milieu urbain et, surtout, sur son nécessaire maintien en milieu rural. Le recours au dispositif LOTI en milieu rural est primordial pour les raisons que chacun d'entre vous a évoquées précédemment et compte tenu des situations auxquelles on peut être confronté. Il faut veiller à ne pas maltraiter le périurbain qui peut être rural.

Mme Nicole Bricq. Oui !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 16 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 4.

L'amendement n° 54, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 3511-2, il est inséré un article L. 3511-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 3511-3. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion. » ;

2° Après l'article L. 3521-2, il est inséré un article L. 3521-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3521-2-1. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Mayotte. » ;

3° Après l'article L. 3551-1, il est inséré un article L. 3551-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3551-1-1. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. En Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les conditions géographiques ainsi que le niveau d'organisation des transports collectifs sont particuliers et ne justifient pas la modification du régime juridique des LOTI proposée dans la présente proposition de loi.

Compte tenu des compétences locales en matière de transport routier, l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin. La modification de l'article L. 3112-1 n'y trouvera donc pas effet sans qu'il soit nécessaire de le préciser.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Par analogie, les territoires d'outre-mer se trouvent à peu près dans la même situation ici que les départements cités dans l'amendement précédent.

Vous me permettrez de m'écarter un instant de mon mandat de sénateur et de m'exprimer en tant que président de l'Association nationale des élus du littoral. Je connais bien les territoires d'outre-mer et les difficultés que l'on y rencontre parfois pour mettre en place des transports collectifs, compte tenu de la distance qui sépare villes et villages. À mon sens, cette situation justifie le recours au dispositif LOTI, y compris dans des agglomérations un peu plus grandes que celles retenues pour le reste du pays, et donc dans des villes de plus de 100 000 habitants.

L'avis est donc favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 4.

Article 5

① I. – Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Après l'article L. 3120-2, sont insérés des articles L. 3120-2-1 à L. 3120-2-2 ainsi rédigés :

③ « Art. L. 3120-2-1. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles.

④ « Art. L. 3120-2-1-1. – *(Supprimé)*

⑤ « Art. L. 3120-2-2. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;

⑥ 1° *bis* À la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 3121-5, la référence : « L. 3121-10 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;

⑦ 2° Le premier alinéa de l'article L. 3122-4 est ainsi modifié :

⑧ a) Après les mots : « de confort », sont insérés les mots : « ou qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile » ;

⑨ a *bis*) La seconde occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « . Les exploitants » ;

⑩ b) À la fin, la référence : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;

⑪ 3° Sont abrogés :

⑫ a) La section 3 du chapitre I^{er} ;

⑬ b) Les articles L. 3122-7 et L. 3122-8 ;

⑭ c) Le 1° de l'article L. 3123-1 ;

⑮ d) L'article L. 3123-2-1 ;

⑯ e) L'article L. 3124-2 ;

⑰ f) La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV ;

⑱ g) La section 3 du même chapitre IV ;

⑲ 3° *bis* La division et l'intitulé de la sous-section 2 de la section 2 du chapitre IV sont supprimés ;

⑳ 4° Au début de la section 4 du chapitre IV, il est ajouté un article L. 3124-11 ainsi rétabli :

㉑ « Art. L. 3124-11. – En cas de violation de la réglementation applicable à la profession par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. »

㉒ II. – *(Non modifié)* Le I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 28, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o L'article L. 3122-4 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3122-4.* – Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-8. Les véhicules répondent à des conditions techniques et de confort qui sont identiques à celles des taxis et qui sont définies par voie réglementaire. » ;

2^o L'article L. 3122-7 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3122-7.* – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle constatées par la réussite à un examen théorique, accessible à tous et proportionné dont l'organisation est libre, régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative qui en assurent la conception et la correction. Ces conditions sont définies par décret en Conseil d'État, pris après l'avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

3^o L'article L. 3122-8 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3122-8.* – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur est subordonné à la délivrance immédiate d'une carte professionnelle par l'autorité administrative sur simple présentation de l'attestation de réussite à l'examen prévu par l'article L. 3122-7 » ;

4^o Sont abrogés :

a) L'article L. 3122-9 ;

b) La section 3 du chapitre I^{er} ;

5^o L'article L. 3120-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les entreprises de transport public routier collectif mentionnées à l'article L. 3112-1 et les entreprises mentionnées aux articles L. 3121-1, L. 3122-1 et L. 3123-1 peuvent réaliser les prestations prévues au premier alinéa. »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement a pour objet de border le dispositif de l'article 5 et de mieux encadrer l'organisation de l'examen d'aptitude professionnelle pour les professions du transport public particulier de personnes. Cet examen doit en effet être accessible à tous et proportionné.

L'amendement vise également à assurer aux LOTI de pouvoir passer cet examen dans des délais raisonnables.

En effet, un certain nombre de points sont susceptibles de susciter des inquiétudes.

Tout d'abord, le transfert de l'organisation des examens aux chambres de métiers et de l'artisanat : dès lors que les VTC dépendent plutôt de la compétence des chambres de commerce et de l'industrie, les choses se dérouleront-elles de manière totalement indépendante ?

Ensuite, le coût de l'examen, qui, nous dit-on, pourrait passer de 100 euros à 200 euros.

Enfin, l'examen pratique que l'on entend créer. Celui-ci prévoit notamment l'élaboration et la réalisation d'un parcours, une épreuve de conduite et l'apprentissage de la relation client, ce qui paraît un peu compliqué.

Il nous semble donc nécessaire d'encadrer le dispositif.

J'ai également une question à vous poser, monsieur le secrétaire d'État : si l'on transfère l'organisation des examens aux chambres de métiers et de l'artisanat – dont les compétences en la matière sont incontestables –, que vont devenir les cent centres d'examen qui forment actuellement les conducteurs de VTC et qui ont été agréés par les préfetures au cours de l'année écoulée ? La suppression des examens actuels ne risque-t-elle pas de pousser les centres d'examen à multiplier les demandes d'indemnisation ?

Mon amendement a pour objet de créer un cadre favorisant le bon déroulement des examens, de préparer la transition des LOTI dans de bonnes conditions, et de prévoir des épreuves homogènes en fonction du métier auquel on se destine. Tout cela semble souhaitable, compte tenu notamment d'un certain nombre de bruits entendus à la suite d'une réunion qui aurait eu lieu il y a quelques jours : il aurait été question de véhicules adaptés et des véhicules à double commande... Bref, peut-être pourriez-vous nous éclairer sur le sujet, monsieur le secrétaire d'État ? Cela serait de nature à rassurer celles et ceux qui sont concernés par cette évolution.

Mme la présidente. L'amendement n° 13 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Chaize, Huré, Mayet et Fouché, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o L'article L. 3122-7 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3122-7.* – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle constatées par la réussite à un examen théorique, accessible à tous et proportionné dont l'organisation est libre, régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative qui en assurent la conception et la correction. Ces conditions sont définies par décret en Conseil d'État, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

2^o L'article L. 3122-8 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3122-8.* – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur est subordonné à la délivrance immédiate d'une carte professionnelle par l'autorité administrative sur simple présentation de l'attestation de réussite à l'examen prévu par l'article L. 3122-7. »

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Cet amendement ayant été défendu, j'aimerais revenir sur les propos tenus par M. le secrétaire d'État à la suite de la discussion générale.

Malgré le rejet du recours formé par les VTC, les véritables raisons pour lesquelles l'examen prévu en octobre a été annulé – officiellement pour des raisons matérielles – demeurent toujours aussi floues et confirment l'intérêt de ces deux amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Ces amendements traitent de la question plus générale du passage de l'examen. Ils traduisent néanmoins de véritables interrogations, notamment celui de M. Bouvard.

Ce matin, la commission a émis un avis défavorable sur ces deux amendements. Toutefois, il me semble important d'entendre M. le secrétaire d'État sur le sujet, car des inquiétudes se sont manifestées dans certaines branches de la profession.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements, dont l'objet est au cœur de la proposition de loi.

Pour répondre aux inquiétudes très concrètes soulevées par M. Bouvard, je précise qu'à l'heure actuelle il n'existe aucun centre d'examen pour lequel les examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes représentent la seule activité commerciale. En réalité, il n'existe que des centres de « formation », qui sont au nombre de cent cinquante. Vous observerez par ailleurs, mesdames, messieurs les sénateurs, que le texte ne prévoit aucune autre formation que celles qui sont dispensées par les centres aujourd'hui.

Le passage des aspirants chauffeurs dans les centres de formation sera de plus en plus incontournable, puisque les examens spécifiques à chaque profession seront désormais organisés autour d'un tronc commun et que les personnes qui souhaiteront exercer l'une ou l'autre de ces professions auront intérêt à préparer leur examen dans de bonnes conditions. Les centres de formation qui organisent ces examens aujourd'hui continueront de le faire demain.

Si l'on avait voulu entrer dans les détails, on se serait interrogé sur la différence de taux de réussite aux examens observée selon les centres de formation. Votre commission ne s'est pas intéressée à ce point particulier, mais le débat a eu lieu à l'Assemblée nationale. Les taux de réussite aux examens sont très variables : ils peuvent aller de 15 % à 60 % environ. Cela signifie que les conditions de formation sont différentes d'un centre à l'autre.

Tout le monde, y compris les plateformes, aura désormais intérêt à employer des personnes formées pour pouvoir recruter les chauffeurs. Le dispositif actuel est satisfaisant : les centres de formation continueront de fonctionner.

Ce qui nous sépare et ce que vos amendements remettent en question, messieurs les sénateurs, c'est l'organisation de l'examen par une autorité indépendante des centres de formation. Vos amendements tendent à créer un système dans lequel les centres de formation forment et délivrent eux-mêmes un diplôme. Selon moi, un tel dispositif n'est pas très satisfaisant.

Quant au débat sur les chambres de métiers et de l'artisanat, je l'ai dit dans mon intervention liminaire, il a déjà eu lieu et a même été plus vif dans le passé ! Quand la loi Novelli a créé le statut d'auto-entrepreneur – il existe en effet une similitude entre le cheminement des auto-entrepreneurs et ce qui se passe aujourd'hui dans le secteur du transport de particuliers –, cela a évidemment déclenché un conflit avec les artisans dits « traditionnels ».

M. Roland Courteau. Tout à fait !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le Gouvernement a donc cherché à réguler ce nouveau statut en élaborant des textes qui attribuent un rôle particulier aux chambres de métiers et de l'artisanat, auxquelles les auto-entrepreneurs

doivent désormais s'inscrire. À l'époque, la discussion a été difficile et la suspicion plus forte encore que celle que l'on constate actuellement.

M. Roland Courteau. C'est vrai !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Or personne n'en parle plus aujourd'hui ! À l'inverse de ce qui était prévu, le choix des chambres de métiers et de l'artisanat comme référence des auto-entrepreneurs a, d'une certaine façon, labellisé cette activité, au même titre que celle des artisans. Celui qui aurait présagé d'un tel résultat au moment du débat aurait été traité de démagogue. Les auto-entrepreneurs ont pourtant obtenu un statut et une reconnaissance qu'ils n'avaient pas jusqu'alors.

Il faut donc se méfier de ce type d'interdictions. Chacun connaît le rôle des chambres de métiers et de l'artisanat. Chacun sait qu'elles sont déjà chargées d'organiser toute une série d'examens professionnels, que ce sont des établissements publics chargés d'un service public et qu'il vaut mieux, pour garantir l'impartialité – car là est l'objectif –, choisir des établissements publics, avec une histoire, des élus, sous la tutelle d'un préfet, des établissements dont on connaît le fonctionnement, plutôt que des centres de formation certes agréés, mais que plus personne ne contrôle une fois l'agrément accordé.

Je ne souhaite pas jeter la suspicion sur les centres de formation, mais le service public et les chambres consulaires sont au rendez-vous de l'équité.

Allons jusqu'au bout du débat : il existe des suspicions, parce que l'actuel président des chambres de métiers et de l'artisanat est le président de l'Union nationale des taxis. Il s'agit pourtant d'un hasard ! Ce que je peux vous dire, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est qu'on ne légifère certes pas pour l'éternité, mais qu'on le fait au moins pour un certain temps et que le président des chambres de métiers et de l'artisanat ne restera pas en poste durant tout ce temps-là ! (*M. Michel Bouvard opine.*) Demain, lorsqu'un autre élu, par exemple un boulanger, l'aura remplacé et que les suspicions auront toutes été levées, on s'apercevra combien le débat aura été vain.

Dans la mesure où ce sont les chambres de métiers et de l'artisanat qui seront chargées de l'organisation des examens, chacun aura la possibilité de devenir un acteur de leur contrôle. Si l'on observe des dérives, il vous suffira alors d'intervenir. C'est ce que vous ferez probablement, mesdames, messieurs les sénateurs, car je sais très bien que vous serez saisis de ces problèmes. Il paraît plus logique de choisir un établissement public, une chambre consulaire, et de voir par la suite comment il faut réagir en cas de dysfonctionnement, plutôt que de faire l'inverse.

Pour répondre très précisément à votre question – pertinente – sur les centres de formation, monsieur Bouvard, je vous assure que leur avenir est inscrit dans la loi et que leur rôle sera probablement renforcé dans le futur. Cela étant, le Gouvernement émettra naturellement un avis défavorable sur les deux amendements, compte tenu des effets qu'il faut en attendre.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Vasselle, pour explication de vote.

M. Alain Vasselle. Je ne suis pas du tout satisfait de la très longue réponse de M. le secrétaire d'État. Au bout du compte, il vient de nous dire qu'il faut s'en tenir au *statu quo*, que c'est très bien ainsi et qu'il ne comprend pas pourquoi ces amendements viennent en discussion. Mais c'est tout le contraire !

Les auteurs de ces amendements visent deux objectifs. Le premier objectif est de faire en sorte que les centres de formation bénéficient d'un agrément administratif, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, de telle sorte que le diplôme délivré soit un diplôme certifié. Le second objectif est de s'assurer que les personnes qui exerceront ce métier seront de véritables professionnels. Or votre intervention n'apporte aucune réponse à cela, monsieur le secrétaire d'État!

Pour ma part, je voterai l'amendement de M. Bouvard.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je vous suggère de changer d'argumentation, monsieur Vasselle, car celle-ci repose sur une erreur juridique fondamentale : aujourd'hui, les centres d'examen sont déjà agréés.

Je souhaite également apporter une précision sur les taux de réussite dans les centres de formation, car cette question ne manquera pas d'être posée dans l'avenir. Je le répète : ces taux sont très différents d'un département à l'autre. Par ailleurs, compte tenu du mode d'organisation des examens, les chiffres sont différents selon les plateformes ou les sociétés concernées.

Si je prends les chiffres les plus récents, ceux qui ont été actualisés à la fin du mois de septembre de cette année, je peux vous dire que pour l'une de ces sociétés, le taux de réussite à l'examen est de 19 % à Paris, alors qu'il est de 13 % pour une autre d'entre elles. Dans l'Essonne, ce taux s'élève à 40 %. Il atteint également 96 % dans les Hauts-de-Seine mais retombe à 49 % dans les Alpes-Maritimes. Vous le voyez, nous avons des chiffres très disparates...

Mme Nicole Bricq. Mais c'est également vrai pour l'examen du permis de conduire ! Ce n'est pas un argument !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. J'ai vérifié les chiffres et ce que vous dites n'est pas exact...

Mme Nicole Bricq. Ce constat est également valable pour le permis de conduire !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Non, pas du tout ! On constate en effet des différences de taux de réussite à l'examen du permis de conduire selon les lieux, mais l'écart n'est pas aussi important. Les marges sont de 15 à 20 % à peine et les taux de réussite ne s'échelonnent pas entre 13 % et 96 % !

L'un des problèmes que l'on rencontre aujourd'hui, c'est que certaines personnes se présentent manifestement à l'examen sans avoir été véritablement formées. C'est un peu la difficulté à laquelle on est confronté. Quand on veut professionnaliser un métier de la sorte, il faut exiger au minimum que chacun ait la même formation. C'est cela l'objectif à atteindre !

En tous les cas, il faudra rester attentif à l'évolution de ces chiffres à l'avenir.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard, pour explication de vote.

M. Michel Bouvard. Je vous remercie pour votre franchise et la clarté de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État.

Je partage vos interrogations sur les différences constatées selon les centres, même s'il existe également des différences en matière de réussite au permis de conduire, comme le rappelait à juste titre Nicole Bricq. Je partage aussi votre analyse selon laquelle il ne faut pas avoir de suspicion *a priori* par rapport aux chambres de métiers et de l'artisanat, quel que soit leur président.

En revanche, j'ai une autre interrogation : pourquoi avoir retenu un tronc commun de formation tout en maintenant des différences pour certaines épreuves de l'examen professionnel alors que, quelque part, le métier est le même pour l'ensemble des professions ? Si je m'interroge sur ce point, c'est parce que nous devons empêcher toute tentative de régulation en douce du secteur. L'accès à ces professions doit être libre, dès lors que les aspirants chauffeurs ont réussi leur examen et disposent des qualités nécessaires. Il n'existe pas de *numerus clausus* !

Plus les examens pour devenir taxi et pour devenir VTC seront semblables, moins il y aura de problèmes. Si les examens demeurent différenciés selon les professions, cela suscitera des interrogations et alimentera la suspicion d'une régulation du métier, avec tous les effets de bord que cela comporte pour les jeunes qui veulent y accéder.

Si nous obtenions quelques garanties à ce sujet, je serai presque disposé à retirer mon amendement. Il s'agit de l'un des éléments les plus importants de ce texte : on ne doit pas se cacher derrière son petit doigt ou jouer un rôle. On a dit que l'on ne fixerait pas de *numerus clausus* et que l'accès au métier restait libre. Il faut donc s'assurer qu'aucune régulation détournée ne soit mise en place !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. On entre dans le détail, mais les questions sont légitimes.

La démarche mise en œuvre résulte du travail commun réalisé avec les professionnels. D'ailleurs, les choses se sont apaisées en partie lorsque chacun est convenu qu'il fallait aboutir à une vision commune qui se concrétiserait principalement par l'existence d'un tronc commun de formation. Dès lors, les différentes parties se sont de nouveau parlé et l'on est parvenu à quelque chose de positif.

Pour répondre à votre inquiétude, monsieur le sénateur, 85 % des épreuves sont communes à tous les examens. Ce qui est spécifique, c'est ce qui relève de la réglementation spécifique à chaque profession : on interroge les taxis sur les obligations particulières concernant la profession de taxi et sur les différences avec les VTC. C'est la même chose pour les VTC : on insiste sur les aspects particuliers du métier, comme les questions relatives à l'accueil des clients, les VTC se consacrant davantage à des prestations touristiques.

En tout cas, à l'heure actuelle, aucun différend n'a opposé les professionnels sur le tronc commun ou sur les épreuves spécifiques. Vous avez raison de le souligner, monsieur le sénateur : ce sont des métiers très proches mais avec des réglementations différentes. Je le répète, le tronc commun représentera environ 85 % des épreuves.

Mme la présidente. Monsieur Bouvard, l'amendement n° 28 est-il maintenu ?

M. Michel Bouvard. Dans la mesure où M. le secrétaire d'État vient de préciser que toutes les épreuves appartiennent à un tronc commun, à l'exception des épreuves propres à la réglementation spécifique de chacune des deux professions, je retire cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 28 est retiré.

La parole est à M. Cyril Pellevat, pour explication de vote.

M. Cyril Pellevat. Tout d'abord, je suis un peu surpris des critiques que vous adressez aux centres agréés, monsieur le secrétaire d'État, alors que c'est l'État lui-même qui les a mis en place au début de l'année dernière.

On parle ici des chambres de métiers et de l'artisanat : je n'ai rien contre ces établissements, mais pourquoi ne pas placer l'organisation des examens sous la responsabilité des chambres de commerce et de l'industrie dont dépendent 80 % des VTC ? Ce débat n'a pas été ouvert !

Ensuite, je souhaiterais réagir à l'intervention que vous avez faite à la suite de la discussion générale. Vous avez affirmé que l'État se devait de préparer les examens, ainsi que le transfert de leur organisation d'ici au 1^{er} janvier 2017.

Je n'ai aucune raison de m'opposer à la préparation de ces examens. J'observe en revanche, si je reprends le courrier envoyé par la préfecture du Rhône, qu'il est question d'un peu plus que de la seule préparation des examens.

En effet, ce courrier traite du transfert de compétences et de l'examen pour les taxis. On peut y lire que « le Premier ministre a confié à Laurent Grandguillaume, député de la Côte-d'Or, une mission de médiation et de réflexion sur l'avenir économique dans le transport public particulier de personnes.

« Lors de la réunion de synthèse du 7 juillet 2016, il a été acté la mise en place d'un tronc commun pour l'examen d'accès aux professions de conducteur de taxis et de VTC. La mise en œuvre se fera avec le transfert de l'organisation des examens aux chambres de métiers début 2017. »

Il y a là un double discours du Gouvernement et je ne souscris pas aux propos que vous avez tenus, monsieur le secrétaire d'État !

Comme M. Bouvard, je suis prêt à retirer mon amendement, mais je considère que tout cela devait être dit !

Mme Nicole Bricq. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je ne vais pas recommencer le débat, je me contenterai de répondre à l'une des questions qui me sont posées : pourquoi ne pas confier l'organisation des examens aux chambres de commerce et de l'industrie ?

La réponse est simple : la loi prévoit que seules les entreprises de plus de dix salariés peuvent s'inscrire dans une chambre de commerce et de l'industrie. Or il est question ici d'activités avec moins de dix salariés. Ce sont en réalité les plateformes qui sont inscrites dans les chambres de commerce et de l'industrie.

On a donc retenu l'organisme consulaire qui correspondait à l'activité concernée, rien de plus. (*M. Cyril Pellevat s'exclame.*) On aurait pu choisir les chambres de commerce et de l'industrie mais, en l'occurrence, cela aurait semblé un peu curieux que les professionnels aient pour centre d'examen une chambre consulaire à laquelle ils ne sont pas rattachés. C'est la loi qui dictait notre choix.

Mme la présidente. Monsieur Pellevat, qu'advient-il de l'amendement n° 13 rectifié ?

M. Cyril Pellevat. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 13 rectifié est retiré.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 39 est présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

L'amendement n° 52 est présenté par le Gouvernement.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 4

Rétablir l'article L. 3120-2-1-1 dans la rédaction suivante :

« *Art. L. 3120-2-1-1.* – Les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route.

« Ces examens sont organisés de manière à permettre à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes. À cette fin, le nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite sont rendus publics au plus tard un mois après chaque session. » ;

La parole est à Mme Évelyne Didier, pour présenter l'amendement n° 39.

Mme Évelyne Didier. La mise en place d'un tronc commun d'examen pour les taxis et les VTC a suscité une levée de boucliers de la part des plateformes, qui répètent à l'envi que ce dispositif risque de tarir le nombre de chauffeurs disponibles.

Or nous savons bien que cela ne sera pas le cas ! Cette disposition est attendue par la profession. Comment expliquer, d'ailleurs, que l'on ait des exigences différentes en termes de sécurité routière et de connaissance de la réglementation, pour ne citer que ces deux points ? Ce n'est donc pas possible.

La seule préoccupation des plateformes est de favoriser le turnover des chauffeurs de VTC et de maintenir leur absence de qualification. Cela mérite d'être vérifié, mais il me semble que le fait de changer son personnel tous les trois mois ne permet pas de requalifier les partenariats en contrats salariés. Il s'agit d'une préoccupation importante à nos yeux.

Le tronc commun des épreuves offrira davantage de sûreté aux consommateurs et contribuera à la formation de chauffeurs de qualité. Cela permettra aussi aux chauffeurs inexpérimentés d'acquérir une qualification et des compétences indispensables, ce qui donnera aux utilisateurs des gages de sécurité et de professionnalisme qui manquent sensiblement aujourd'hui.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour présenter l'amendement n° 52.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le présent amendement a pour objet de rétablir une disposition adoptée par l'Assemblée nationale, qui encadre les conditions dans lesquelles les examens professionnels se dérouleront.

Les modalités de déroulement de ces examens ont suscité de nombreux débats et craintes de la part des acteurs du secteur. C'est la raison pour laquelle l'Assemblée nationale, avec un avis favorable du Gouvernement, a tenu à apporter un certain nombre de garanties.

Ainsi, les examens auront pour objet la sécurité et ne seront pas l'occasion d'imposer des obligations injustifiées pour empêcher artificiellement l'accès à la profession.

Par ailleurs, les conditions d'organisation devront garantir à tous ceux qui le souhaitent de pouvoir tenter l'examen dans de bonnes conditions.

Enfin, les principales statistiques relatives aux examens seront publiques.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement entend rétablir cet article, qui permet de parvenir à un point d'équilibre.

Il n'y a rien de mieux que la transparence pour éviter les faux débats et il est nécessaire que la loi la garantisse à l'ensemble des acteurs. Rendre publics l'ensemble des résultats, le nombre de candidats, etc. permettra d'ouvrir le débat si un problème survient.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Je comprends votre souci de satisfaire ou de rassurer la profession, mais les dispositions visées à cet amendement sont d'ordre réglementaire : est-ce à la loi de définir les règles d'organisation d'un examen ? Faut-il inscrire dans la loi que telles statistiques seront publiées ? En outre, ces indications ne sont pas normatives. Aussi, je m'en tiendrai à la ligne de conduite que je me suis fixée depuis le début pour l'examen de ce texte, à savoir non pas un allègement, mais un éclaircissement de celui-ci, afin d'en permettre une meilleure compréhension.

La commission émet un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

M. Alain Vasselle. Article 41 !

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Mes chers collègues, je serais vous, à la longue, je me méfierais de l'argument, avancé depuis un certain temps, selon lequel il faudrait systématiquement refuser d'inscrire dans la loi toute mesure d'ordre réglementaire. En effet, à un moment donné, on ne pourra plus inscrire dans la loi des principes qui nous tiennent à cœur, ce qui signifie que le pouvoir reviendra à l'administration. Par exemple, pensez-vous qu'il soit vraiment anodin d'inscrire ou non le régime des sanctions et des contrôles, dont nous parlions précédemment ? Prenons garde, nous, parlementaires, de ne pas nous départir de notre fonction sous prétexte de supprimer de la loi tout ce qui est d'ordre réglementaire, argument que l'on nous oppose à l'envi, comme un mantra. (*M. Vincent Capo-Canellas applaudit.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 39 et 52.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n^o 32 rectifié, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...°) L'article L. 3122-9 ;

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement pourra peut-être perturber certains, par lequel je propose de revenir sur une disposition de la loi de 2014, à savoir l'obligation pour le conducteur de VTC de retourner à son garage ou à un endroit où le stationnement est autorisé, dès sa prestation effectuée. Je précise que la suppression de cette obligation ne remettrait nullement en cause le fait que la maraude soit réservée aux taxis.

Depuis la loi de 2014, une autre loi a été votée, celle du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui a notamment pour objet l'amélioration de la gestion des flux de circulation. Je veux juste souligner qu'il est quelque peu absurde et contradictoire, dans le même temps, de maintenir cette obligation de transport à vide

prévue par la loi de 2014. Est-il bien logique et cohérent de contraindre le VTC à retourner à vide à son point de départ ? Je pose la question.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Monsieur Bouvard, votre argumentation est très fine,...

M. Michel Bouvard. Merci !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. ... néanmoins il m'apparaît compliqué de remettre en cause ce dispositif de la loi Thévenoud, d'autant que, lorsque nous les avons auditionnés, ni les chauffeurs ni les syndicats de VTC n'ont, ne serait-ce qu'une seule fois, formulé une demande en ce sens, même s'il est possible qu'il existe des demandes spécifiques de la part de certains. (*M. Michel Bouvard hoche la tête en signe de dénégation.*)

La commission émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. La sagesse me conduit à émettre un avis défavorable.

C'est là un plaidoyer *pro domo*, mais je ne voudrais pas, alors que nous avons passé des dizaines d'heures en réunions pour apaiser le secteur, qu'un amendement comme celui-ci rallume le feu en revenant sur ce que chacun considère comme un acquis.

Le Gouvernement sollicite, au nom de la sagesse, le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. Alain Vasselle. Qu'en pense Mme Royal ?

Mme la présidente. Monsieur Bouvard, l'amendement n^o 32 rectifié est-il maintenu ?

M. Michel Bouvard. Non, je le retire, madame la présidente, car je suis soucieux de ne pas rallumer le feu. Je voulais néanmoins souligner l'absurdité de cette situation.

Mme la présidente. L'amendement n^o 32 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article 5 est adopté.*)

Article additionnel après l'article 5

Mme la présidente. L'amendement n^o 30, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 1^o du III de l'article L. 3120-2 du code des transports est abrogé.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Si j'ai retiré l'amendement précédent, je ne retirerai pas le présent amendement.

Je sais bien que la loi de 2014 est une loi d'équilibre, mais on ne peut pas ignorer les évolutions technologiques ; à un moment, il faut bien les prendre en compte. À mon sens, il n'est pas possible d'interdire que les applications mobiles fournissent telle ou telle information permettant de faire appel à un mode de transport.

On a tout intérêt à introduire plus de souplesse, à faciliter la mobilité. Je considère que l'insertion, à l'époque, dans le code des transports de cet article L. 3120-2 n'a pas été une bonne chose, même si je conçois qu'il concourait à l'équilibre global du dispositif retenu.

Mon amendement, sans remettre aucunement en cause le monopole de la maraude par les taxis, permettrait à tout un chacun de recourir aux techniques disponibles aujourd'hui pour trouver un moyen de déplacement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Là encore, je comprends la préoccupation de notre collègue, mais il ressort de nos débats en commission que nous n'entendons pas revenir sur des dispositions de la loi Thévenoud.

La question que vous soulevez est intéressante, mon cher collègue, et je la soumets à la réflexion du Sénat. Aujourd'hui, ces lois relatives au T3P soulèvent une difficulté : on court après les évolutions technologiques alors que l'on devrait avoir un temps d'avance. Il faudrait pouvoir les anticiper, de manière plus large, peut-être à travers un projet de loi.

La commission émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 6 **(Supprimé)**

Article 7 **(Non modifié)**

- ① Le I de l'article 5 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est ainsi modifié :
- ② 1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ③ « Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014. » ;
- ④ 2° Le troisième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑤ « Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule mentionné à l'article L. 3121-1 du présent code a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations qui consent la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3120-2-2 du présent code. »

Mme la présidente. L'amendement n° 3, présenté par M. Comminhes, n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

Article 7 bis

Au troisième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, les mots : « acquises à titre onéreux » sont remplacés par les mots : « délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ». – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 7 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 33, présenté par Mme Monier, est ainsi libellé :

Après l'article 7 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début du quatrième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, sont insérés les mots : « Dans ce dernier cas, ».

La parole est à Mme Marie-Pierre Monier.

Mme Marie-Pierre Monier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, l'article L. 3121-3 du code des transports modifié par l'article 19 de la loi du 6 août 2015 définit les dérogations applicables à la transmission des autorisations de stationnement des taxis délivrées avant la promulgation de la loi du 1^{er} octobre 2014.

Le quatrième alinéa dispose que le bénéficiaire de la faculté de dérogation ne peut conduire un taxi ou solliciter ou exploiter une ou plusieurs autorisations de stationnement qu'à l'issue d'une période de cinq ans à compter de la date de présentation du successeur.

Initialement, ce quatrième alinéa s'appliquait au troisième alinéa avec lequel il avait été introduit par l'article 80 de la loi du 17 janvier 2002 de modernisation sociale, créant ainsi une nouvelle dérogation relative à l'inaptitude définitive à la conduite.

Dans la pratique, cet alinéa est appliqué à l'ensemble des cas de dérogations prévues à l'article L. 3121-3. Ainsi, un taxi qui vend son autorisation de stationnement se voit très souvent interdire d'exercer la profession durant cinq ans.

J'ai récemment été interpellée par un taxi qui exerce en zone rurale, et qui souhaiterait, en plein accord avec son successeur, continuer à conduire en tant que salarié de l'entreprise. Cela lui permettrait de sécuriser la transmission grâce à sa connaissance du territoire et de la clientèle. Le risque est de se voir refuser, comme c'est souvent le cas, l'autorisation de continuer à conduire en raison de l'interprétation à laquelle donne lieu le quatrième alinéa.

Cet amendement vise donc à préciser que le quatrième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports ne se rapporte qu'au cas prévu au troisième alinéa. Cette interprétation, qui correspond à la volonté exprimée par le législateur dans le cadre de la loi de 2002, a été confirmée par le tribunal administratif de Grenoble le 16 décembre 2009, à la suite d'une demande du préfet de l'Isère.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. La commission n'a pas très bien saisi le sens de cet amendement. A-t-il fait l'objet d'une concertation préalable avec le Gouvernement ? Peut-être y a-t-il un problème de rédaction. Vous faites référence au tribunal administratif de Grenoble ; et donc ? La commission souhaiterait entendre le Gouvernement.

Personnellement, à défaut d'avoir un avis bien arrêté sur cet amendement, je suis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement n'a pas fait l'objet d'une concertation avec le Gouvernement, pour répondre à votre question, monsieur le rapporteur.

Le législateur a autorisé, en cas de cession d'activité totale ou partielle, le titulaire à la céder à titre onéreux sans tenir compte des délais minimaux d'exploitation.

Toutefois, il a assorti cette dérogation d'une interdiction pour les personnes concernées d'exploiter une nouvelle autorisation pendant une durée de cinq ans.

Cet amendement vise à supprimer cette interdiction pour les cas de cession en la limitant au cas d'incapacité définitive. Cette proposition sera inopérante dans la mesure où, par définition, après qu'une incapacité définitive a été prononcée, on ne peut pas conduire un taxi.

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Madame Monier, l'amendement n° 33 est-il maintenu ?

Mme Marie-Pierre Monier. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 33 est retiré.

Article 8

- ① I. – Le livre I^{er} de la troisième partie du même code est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° Le premier alinéa du III de l'article L. 3120-2 est complété par les mots : « , notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;
- ④ 3° L'article L. 3120-3 est abrogé ;
- ⑤ 4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont en mesure de » ;
- ⑥ 5° Le deuxième alinéa de l'article L. 3121-11-1 est supprimé ;
- ⑦ 6° L'article L. 3121-11-2 est abrogé ;
- ⑧ 7° La seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimée ;
- ⑨ 8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II sont abrogées ;
- ⑩ 9° Le III de l'article L. 3124-4 est abrogé ;
- ⑪ 9° bis À la fin du I de l'article L. 3124-7, les références : « aux articles L. 3122-3 et L. 3122-5 » sont remplacées par la référence : « à l'article L. 3122-3 » ;
- ⑫ 10° L'article L. 3124-13 est abrogé.
- ⑬ II. – (*Non modifié*) Le 14° de l'article L. 511-7 du code de la consommation est ainsi rédigé :
- ⑭ « 14° De l'article L. 3142-5 du code des transports ; ».
- ⑮ III. – (*Supprimé*)

- ⑯ IV. – (*Non modifié*) Au VII de l'article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, la référence : « L. 3124-13 » est remplacée par la référence : « L. 3143-3 ».

- ⑰ V. – (*Supprimé*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Je prends la parole à ce stade pour revenir sur un amendement très intéressant, l'amendement n° 3, à l'article 7, que son auteur, François Commeinhes, n'a malheureusement pas pu présenter. Celui-ci concernait la location-gérance. Or la commission souhaitait précisément entendre le Gouvernement à ce sujet. Au cours des auditions auxquelles a donné lieu cette proposition de loi ces derniers mois, la location-gérance a souvent été évoquée par les professionnels du taxi.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je ne vais pas faire une présentation générale de la location-gérance, mais vous indiquer ce que j'aurais répondu à M. Commeinhes si celui-ci avait présenté son amendement.

La loi, en réalité, ne fait qu'explicitier un avis du Conseil d'État du 12 novembre 2003, qui indique que la location-gérance doit comprendre l'autorisation de stationnement – ce que l'on appelle communément la licence – et le véhicule spécialement équipé.

De surcroît, des arrêtés municipaux – par exemple, l'article 8 de l'arrêté pris par la Ville de Marseille – reprennent cette obligation de l'autorisation et du véhicule. En effet, la définition légale du taxi, c'est un véhicule, un exploitant et une autorisation de stationnement. Ces deux éléments font partie du fonds de commerce et une location-gérance doit donc obligatoirement porter sur tous les éléments du fonds de commerce.

Si l'on dissocie, ce qui était l'objet de l'amendement, le véhicule de l'autorisation de stationnement, on risque de voir contester la valeur patrimoniale de l'autorisation de stationnement en l'absence de fonds de commerce. Ce n'était donc pas forcément une bonne idée.

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 31 rectifié, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 5

Insérer six alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 3121-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1. – Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux, d'un compteur connecté qui enregistre toutes les transactions et transmet automatiquement ces données à l'autorité administrative, ainsi que d'un terminal de paiement électronique fonctionnel qui accepte tout paiement, et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages. » ;

...° L'article L. 3121-1-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1-1. – Des signes distinctifs et une couleur unique de ces véhicules automobiles sont imposés à l'ensemble des taxis par l'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 à compter du lendemain de la promulgation de la loi n° ... du ... relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le domaine du transport public de voyageurs. » ;

...° Après l'article L. 3121-1-1, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1-2. – Le non-respect des obligations résultant de la présente section est sanctionné en application de l'article L. 3124-2. » ;

II. – Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 3124-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3124-2. – En cas de violation par un conducteur de taxi de la législation, notamment les articles L. 3121-1 et L. 3121-1-1, et de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. » ;

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement m'a valu une avalanche de courriels très vindicatifs de la part du syndicat Sud Taxi.

La loi de 2014 disposait que les clients des taxis devaient pouvoir payer par carte bancaire et que ces derniers étaient tenus d'accepter ce moyen de paiement. Avec mes collègues Jean-Jacques Filleul et Jean-Yves Roux, nous dressons le même constat : cette disposition n'est toujours pas appliquée,...

Mme Nicole Bricq. Absolument !

M. Michel Bouvard. ... singulièrement en région parisienne. C'est un vrai problème pour la clientèle étrangère, qui, arrivant dans un aéroport, après avoir fait la queue, doit encore attendre vingt ou trente minutes avant de trouver un taxi qui accepte le paiement par carte bancaire. Ce n'est quand même pas la meilleure image que l'on puisse donner de l'accueil dans notre pays et de son adaptation à la clientèle étrangère. C'est là un vrai problème, qui concerne aussi l'économie du tourisme.

Il existe sans doute des raisons pour lesquelles une proportion non négligeable de professionnels du taxi continuent à ne pas être équipés d'un terminal de paiement, quand celui-ci n'est pas tout simplement en panne.

Au travers de cet amendement, je propose que nous déployions le même dispositif que celui qui a été mis en œuvre en Belgique, c'est-à-dire le compteur connecté – le taximètre enregistreur. Celui-ci a quelques mérites : d'une part, il permet de retracer l'ensemble des transactions ; d'autre part, il fournit un certain nombre de données sur les déplacements effectués, données qui peuvent être utiles dans la gestion des flux de déplacements, dans l'identification d'un certain nombre de lieux où des aménagements seraient possibles.

À cet égard, je tire une conclusion différente de celle de mes collègues Jean-Jacques Filleul et Jean-Yves Roux : considérant que la loi n'est pas appliquée, ils proposent de

supprimer l'obligation inscrite dans la loi de 2014 de la présence à bord du véhicule d'un terminal de paiement électronique, en indiquant simplement que le passager peut payer la course par carte bancaire.

Mme la présidente. L'amendement n° 29 rectifié, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 5

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 3121-1 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

b) Sont ajoutés deux paragraphes ainsi rédigés :

« II. – Les détenteurs d'une carte professionnelle pour l'exercice de l'activité de conducteur de taxi prévue à l'article L. 3121-10 bénéficient d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de véhicules de transport avec chauffeur. Ils peuvent effectuer les prestations prévues à l'article L. 3120-1 avec le même véhicule sous réserve que les équipements spéciaux mentionnés au I du présent article ne soient pas utilisés ou visibles.

« III. – Les autorisations de stationnement prévues au I du présent article ne peuvent être louées ou exploitées à titre onéreux par une personne qui n'est pas le titulaire désigné par l'autorité administrative. Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite. Les dispositions du présent alinéa sont d'ordre public. »

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II de l'article L. 3221-1 du code des transports entre en vigueur un an après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement ne porte pas du tout sur le même sujet.

Mme la présidente. Mais il fait l'objet de la discussion commune.

M. Michel Bouvard. Je retire cet amendement, madame la présidente, parce que l'amendement précédent me paraît plus important. (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 29 rectifié est retiré.

L'amendement n° 18, présenté par MM. Filleul et Roux, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À l'article L. 3121-1, les mots : « et d'un terminal de paiement électronique, » sont supprimés ;

II. – Alinéa 7

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

6° L'article L. 3121-11-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-11-2. – Pour toutes les courses réalisées par un taxi, quel que soit le montant du prix, le passager peut payer dans le véhicule par carte bancaire. » ;

La parole est à M. Jean-Yves Roux.

M. Jean-Yves Roux. Cet amendement vise à reformuler une obligation déjà adoptée dans le cadre de la loi de 2014 : pouvoir payer sa course par carte bancaire dans tous les taxis. Dans ce but, l'article 2 de la loi de 2014 a prévu que les taxis seraient équipés d'un terminal de paiement électronique. Cependant, cette obligation fait parfois l'objet de détournements : il peut en effet arriver que les professionnels refusent malgré tout ce paiement par carte bancaire en raison de problèmes de connexion ou ne l'acceptent qu'à partir d'un montant minimal élevé.

Cet amendement vise à pleinement répondre à l'objectif fixé par la loi de 2014 : permettre à tous les clients de payer par carte bancaire. Il remplace donc l'obligation de moyens, qui imposait la présence d'un terminal de paiement, par une obligation de résultat, en prévoyant dans le code des transports que le passager peut payer par carte bancaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements restant en discussion ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Aux termes de l'article 2, il est déjà possible d'obtenir des données *via* les dispositifs de paiement et leur transmission. Cet article devrait permettre de satisfaire à l'objectif visé par l'amendement de M. Bouvard, même s'il faut prendre garde de transmettre tout et n'importe quoi, objet du système de protection que nous avons mis en place.

Ce matin, en commission, à notre demande, et afin de nous permettre de prendre position, les auteurs de l'amendement n° 18 ont apporté quelques précisions – cela nous a d'ailleurs valu un très beau cours de droit de la part de M. Bignon. Ils nous ont expliqué qu'ils entendaient substituer à une obligation de moyens – un terminal de paiement électronique – une obligation de résultat – le client doit pouvoir payer par carte bancaire.

Nombre d'entre vous l'ont souligné : il arrive souvent que ce terminal ne fonctionne pas, ne soit pas connecté, qu'il n'ait pas été réapprovisionné en papier, et que le client ne puisse donc pas payer par carte.

M. Michel Bouvard. Ceux qui sont concernés se moquent de la loi ! Ils n'appliquent rien du tout !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Si cette obligation de résultat n'est pas respectée – et hors les cas de force majeure, que M. Bignon a détaillés ce matin –, le client aura la possibilité de s'adresser à la police pour indiquer que la loi n'est pas respectée.

M. Michel Bouvard. Et l'Américain ou le Russe qui arrivent à Paris ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Votre amendement, monsieur Bouvard, étant satisfait en partie par la réintégration de l'article 2 (*M. Michel Bouvard sourit.*), je vous invite à le retirer ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable. En revanche, et à la suite des précisions apportées sur cette obligation de résultat par ses auteurs, la commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 18.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. L'objet de l'amendement de M. Bouvard est beaucoup plus large et reprend l'obligation prévue par l'amendement n° 18.

Sur le plan juridique, ce dernier est particulièrement pertinent, ainsi que l'a souligné à l'instant M. le rapporteur : on passe d'une obligation de moyens à une obligation de résultat, seul un cas de force majeure pouvant exonérer le débiteur de cette obligation. De fait, la panne du terminal de

paiement ou l'absence de papier ne sera plus un motif pour refuser le paiement par carte et s'assimilera à un non-respect de la réglementation.

Le Gouvernement entend que le consommateur ait le droit absolu de payer sa course par carte bancaire. Cette obligation de moyens, qui existe déjà dans la loi, n'est pas satisfaisante, ce que pallie l'amendement n° 18, qui me paraît aller dans le bon sens. Le consommateur a besoin de cette garantie.

L'amendement n° 31 rectifié est partiellement satisfait. Pour le reste, et c'est la raison pour laquelle il vaut mieux ne pas le voter à ce stade, il a été mal interprété, jugé par la profession comme un amendement anti-fraude fiscale.

M. Michel Bouvard. J'assume !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le débat peut être ouvert, et pour avoir animé ces groupes de travail pendant tous ces mois, je ne prétends pas que le problème n'existe pas. (*M. Michel Bouvard sourit.*) Mais il me paraît préférable de continuer à monter le mur et d'aborder les choses les unes après les autres. (*M. Michel Bouvard sourit de nouveau.*) Voilà la bonne méthode !

Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 18 et demande le retrait de l'amendement n° 31 rectifié. En effet, monsieur Bouvard, vous avez déjà à moitié raison puisque votre amendement comporte la même disposition que l'amendement n° 18.

Mme la présidente. Monsieur Bouvard, l'amendement n° 31 rectifié est-il maintenu ?

M. Michel Bouvard. Merci de votre délicatesse, monsieur le secrétaire d'État. L'obligation de résultat, c'est une chose, mais comment la faire respecter à l'égard des ressortissants étrangers qui viennent séjourner en France ? Je suis tenté de penser que, dans quelques mois, nous constaterons que les choses ont peu évolué.

Et, puisqu'il faut aussi savoir dire des choses désagréables, comme dans toute profession, une immense majorité remplit ses obligations, y compris fiscales, cependant que d'autres les remplissent moins. J'observe que, dans le cadre de la loi de finances, nous avons, voilà quelques mois, imposé l'obligation d'utiliser des logiciels de caisse certifiés à l'ensemble des commerçants de manière à éviter la fraude. Et ce que nous imposons à une profession qui est tout aussi honorable que n'importe quelle autre profession de notre pays, nous ne l'imposerions pas en l'occurrence, le sujet étant plus sensible ?

Monsieur le secrétaire d'État, l'obligation d'accepter le paiement par carte bancaire est en vigueur depuis un an, et si elle n'est pas respectée, ce n'est pas toujours parce que la machine est en panne : soit les professionnels ne sont pas équipés, soit ils la refusent. Je prends le pari que, dans quelques mois, malheureusement, nous dresserons le même constat, et je redéposerai alors cet amendement si l'occasion se présente.

Pour l'heure, je le maintiens, car il me paraît aller dans le sens d'une transparence que tous ceux qui exercent leur profession honnêtement souhaitent également.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 31 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(*L'article 8 est adopté.*)

Article 9
(Suppression maintenue)

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. Guillaume Arnell, pour explication de vote.

M. Guillaume Arnell. Lors de la discussion générale au cours de laquelle j'étais intervenu au nom du RDSE, j'avais dit que notre groupe portait un regard différencié sur la proposition de loi et que nous déterminerions notre vote à l'issue des débats.

Ce soir, à la lueur de l'ensemble des explications que nous avons entendues, je pense que nous sommes mieux informés et que la loi précise davantage les choses. Nous le devons au travail accompli par la commission, principalement par son rapporteur dont je veux souligner encore une fois le travail.

Il subsiste une question, que j'avais évoquée dans mes propos liminaires et sur laquelle j'aurais souhaité entendre le Gouvernement : *quid* de la fiscalité de ces plateformes sur le territoire national ?

Quelle que soit la réponse qui sera donnée par le secrétaire d'État, et tout en réaffirmant que nous souhaitons qu'il y ait une réponse, le groupe du RDSE se prononcera en faveur du texte, car celui-ci apporte une plus-value sur la loi Thévenoud. Je me dois, malgré tout, de redire qu'il faudra très probablement un troisième texte, voire d'autres, afin d'élargir l'ensemble du dispositif. *(Mme Françoise Laborde applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à M. René-Paul Savary.

M. René-Paul Savary. J'ai écouté avec passion ces débats. Je tiens à remercier en particulier le rapporteur, qui a sûrement amené une valeur ajoutée dans un dispositif compliqué, en Île-de-France, certes, mais aussi en province.

Je veux, pour ma part, exprimer la préoccupation que je ressens en ma qualité de gestionnaire d'un aéroport ouvert aux passagers où j'ai organisé, par le biais d'un navetier, des navettes bien coordonnées, avec possibilité de réservation *via* des applications. Or je constate que des compagnies organisent parallèlement des transports sauvages. Les transporteurs qui interviennent dans ce cadre n'ont pas forcément demandé des autorisations. On ignore, d'ailleurs, les qualifications et les assurances dont peuvent disposer les chauffeurs qui viennent amener – souvent de loin – des passagers pour prendre l'avion. Une fois arrivés à l'aéroport, ils en profitent pour mettre un petit panneau et ramener à leur destination d'autres personnes en covoiturage sauvage.

Face à cette situation, je pensais trouver dans cette loi une réglementation de nature à cadrer quelque peu ces activités qui se déroulent sur un mode spontané, insuffisamment régulé pour assurer la protection nécessaire dans le cadre du développement de ces offres de transport multimodal.

Malgré le travail en profondeur accompli au Sénat, qui a sûrement permis d'enrichir ce texte, je pense que tous les problèmes ne sont pas réglés et qu'il risque de s'en poser encore à l'avenir.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Roux.

M. Jean-Yves Roux. Nous l'avons rappelé, avec Jean-Jacques Filleul et moi-même lors de la discussion générale, cette proposition de loi est indispensable. Elle apporte des éléments essentiels qui permettront de réguler ce secteur d'activités et de mettre fin au détournement du statut LOTI dans les grandes agglomérations.

Je voudrais remercier le rapporteur et le secrétaire d'État de leurs explications.

Arrivés au terme de ce débat, nous regrettons cependant quelques modifications apportées au texte.

À l'article 1^{er}, l'exclusion du covoiturage du champ de la proposition de loi ne nous paraît pas opportune. Le secrétaire d'État l'a rappelé, ce débat ne porte pas sur l'avenir de l'économie collaborative, que nous soutenons tous, bien évidemment. La vraie question est de sécuriser juridiquement le secteur du T3P, le transport public particulier de personnes, afin que les difficultés d'hier ne se reproduisent plus demain.

S'agissant de l'article 2, nous nous félicitons du fait qu'il soit réintroduit, mais la rédaction adoptée ce soir nous paraît en deçà de l'article initial. Elle est moins précise : l'objectif de régulation et celui de l'information des AOT ont disparu.

Nous regrettons également que l'article 6, qui permet aux chambres de métiers et de l'artisanat d'organiser les examens, n'ait pu être réintroduit. Cet article permettait d'optimiser le déroulement des examens, indépendamment des centres de formation, cela s'accompagnant de plus de transparence sur les taux de réussite.

Pour terminer sur une note plus positive, nous nous félicitons du compromis trouvé sur l'article 4. Cet article permet de mettre fin au détournement du statut LOTI, tout en préservant les emplois concernés dans le cadre de la période transitoire que nous avons adoptée.

Nous espérons maintenant que l'amélioration de ce texte se poursuive et que la commission mixte paritaire puisse remédier aux difficultés que je viens d'évoquer.

Dans cette perspective, le groupe socialiste et républicain s'abstiendra sur cette proposition de loi.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nicole Bricq.

Mme Nicole Bricq. Je suis solidaire de mon groupe, comme il l'a été quand j'étais chef de file sur des textes difficiles qui ont été débattus ici au Sénat.

Je voudrais dire mes motivations, qui ne sont pas tout à fait les mêmes que celles qui viennent d'être exposées.

Cette loi, telle qu'elle sort des travaux du Sénat et telle qu'elle sera sans doute votée *in fine*, présente un gros défaut à mes yeux : il s'agit d'un texte de circonstance, qui ne règle absolument rien pour l'avenir. En fait – et la majorité sénatoriale s'entend finalement assez bien avec le Gouvernement sur ce point – la loi arbitre entre deux capacités de nuisance. Et ceux qui l'emportent sont ceux qui ont une capacité de nuisance plus forte, parce qu'ils sont plus anciens et mieux organisés. Elle ne prépare absolument pas l'avenir, car elle met des barrières qui ne tiendront pas.

On a beaucoup parlé des plateformes. Je voudrais quand même rappeler qu'elles ne sont pas toutes américaines. Il y a beaucoup de petites plateformes françaises. Et cette loi a un caractère antiéconomique. En effet, si les VTC se sont développés, certes de façon anarchique, il n'en demeure pas moins que l'arrivée de ces nouveaux acteurs correspond à un besoin, qui dépasse l'Île-de-France. Ces phénomènes, toutes les grandes agglomérations les connaissent, avec des spécificités. Outre que ce texte est contre le consommateur, il apporte peu de reconnaissance à un secteur qui crée des emplois. Et je croyais que l'emploi était la lutte n° 1 du Gouvernement, dont je suis solidaire par ailleurs !

Pour terminer, je voudrais m'adresser à M. le secrétaire d'État et, au-delà de lui, aux uns et aux autres, pour leur demander s'ils ont mesuré la portée sociale de cette affaire. En effet, cette loi est et sera ressentie comme un outil de ségrégation sociale. Avez-vous remarqué le statut de tous ceux qui sont partants pour cette aventure, qu'ils soient indépendants ou salariés ?

Lors de la discussion de la loi Travail, nous avons évoqué ce problème des plateformes. Mme la ministre a eu le courage de défendre, face à la majorité sénatoriale – et je l'ai soutenue – le fait que ceux qui travaillaient pour un seul donneur d'ordre n'étaient ni des indépendants ni des salariés et qu'il fallait travailler pour leur reconnaissance. En effet, là où je vous rejoins, c'est sur le fait que, quelle que soit la formule développée, ces travailleurs ne doivent pas être exploités. Mais la loi ne règle absolument pas le problème de l'exploitation de ces travailleurs.

Mme la présidente. Il faut conclure, madame Bricq !

Mme Nicole Bricq. Je termine, madame la présidente.

Je regrette que la législation soit effectivement vécue comme une mesure antisociale par ceux qui ont foncé dans ces activités. C'est dommage !

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas.

M. Vincent Capocanellas. Je voulais d'abord souligner un certain nombre d'acquis obtenus au fil de ce débat, qui a été courtois et posé. Il a permis de dépasser un certain nombre d'antagonismes. Avoir pu parler d'un sujet difficile me paraît déjà un point positif.

Comme l'a dit Mme Bricq à l'instant, beaucoup de problèmes restent devant nous et peu sont réglés par ce texte.

Néanmoins, M. le secrétaire d'État a bien voulu apporter un certain nombre de compléments et l'opiniâtreté de notre rapporteur a sans doute permis de pousser le Gouvernement dans ses retranchements.

En tout cas, ce débat a été utile. Je retiens un certain nombre de points positifs, notamment le fait de sortir le transport partagé du champ de ce texte et d'avancer sur la tarification à la place, ce qui me semble un élément important.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez bien voulu clarifier aussi – au moins, ce point sera-t-il versé au débat – les conditions de passage du statut de LOTI à celui de VTC pour les véhicules de moins de huit places.

Pour autant, nous le savons tous, le moment, à six mois des élections, n'était peut-être pas le plus propice pour rappeler un certain nombre de vérités – comme Mme Bricq vient d'ailleurs de le faire fort bien – et dire qu'il faudra que ce secteur évolue encore, dans une logique de mobilité, dans une logique plus métropolitaine, dans une logique plus écologique afin de pousser chacun de nos concitoyens à délaisser la voiture particulière et à opter pour un transport public de personnes ou, parfois, pour un mode de transport partagé.

Beaucoup de problèmes restent donc devant nous. Nous l'avons aussi mesuré cet après-midi, le sujet est très technique. D'ailleurs, je ne suis pas persuadé qu'au fil des débats on ait écarté l'idée qu'un peu plus de préparation n'aurait pas été utile. Et, en optant pour une proposition de loi, nous n'avons pas forcément choisi le bon outil. En tout cas, il me semble que cela devra être médité pour l'avenir.

Un point majeur n'a pas été traité – M. le secrétaire d'État y a évidemment répondu –, il s'agit du financement du rachat de licence. Nous le savons tous, c'est un point clé et nous devons nous poser la question des modalités de basculement vers un autre système. M. le secrétaire d'État a dit que le consensus fait défaut. Dont acte. Pour autant, il faudra quand même revenir sur ce sujet, car il est majeur.

Et puis, comme cela vient d'être fort bien dit, il y a une logique sociétale dans laquelle il ne faut pas opposer des emplois entre eux. Je pense que taxis et VTC peuvent se développer ensemble et que d'autres textes permettront de le faire.

Le groupe UDI-UC votera le texte dans sa version issue des travaux du Sénat par esprit de responsabilité, sans grand enthousiasme, dois-je le rappeler.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. J'avais indiqué, lors de la discussion générale, que notre vote dépendrait du résultat de nos débats.

Au terme des discussions, je constate que nos amendements ont été rejetés par la commission et, donc, par le Sénat.

Je voudrais revenir sur quelques points.

Tout d'abord, j'apprécie, monsieur le secrétaire d'État, les propos que vous avez tenus en réponse à la discussion générale. Vous avez compris, comme nous, que le danger, c'est de ne pas voir les objectifs des plateformes. Il est certain que nous devons accompagner le progrès. Mais il nous faut tout faire pour éviter de revenir au XIX^e siècle, cette époque où les ouvriers étaient embauchés chaque jour au coup par coup et étaient liés au bon vouloir de l'embauche.

Ensuite, rappelons-nous qu'aujourd'hui Uber et ses semblables investissent énormément, investissent massivement et, jusqu'à présent, perdent beaucoup d'argent parce qu'ils veulent progressivement tuer le modèle existant. Ils veulent s'installer, avoir le monopole et créer un nouveau modèle de relations, de « partenariat », comme ils disent, entre les plateformes et les chauffeurs.

Les plateformes sont utiles. Oui, bien sûr qu'elles sont utiles ! Et il faut maintenir ce système, mais il n'est pas besoin de tuer en même temps les droits sociaux qui sont là pour les salariés !

Vous avez raison, monsieur le rapporteur, le Sénat renouvelé devra sans doute y revenir parce que tout bouge très vite dans ce domaine. Il faudra s'adapter en permanence. Il est très difficile d'anticiper. Je crois qu'il faut aussi que nous en ayons conscience, nous allons devoir nous adapter nous aussi, mais là encore, sans perdre la boussole, sans perdre le Nord.

Nous devons nous assurer que la suppression du salariat ne soit pas *in fine* le résultat de ces évolutions.

Cette loi est une avancée par le mouvement qu'elle a provoqué et par les prises de position collectives.

Enfin et surtout, n'oubliez pas, monsieur le secrétaire d'État, de trouver dans le projet de loi de finances un peu d'argent à mettre sur le fonds pour répondre aux situations très difficiles de certains taxis qui ont vraiment besoin qu'on rachète les licences.

Après réflexion, je vais m'abstenir, au nom de mon groupe, non pas pour dire que tout va bien, mais pour laisser la possibilité au Parlement d'améliorer encore ce texte qui n'est évidemment pas abouti.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Nous l'avions dit lors de la discussion générale, le groupe écologiste était favorable à l'esprit d'un texte qui permettait de dissiper les zones d'ombre nées de la loi Thévenoud, en particulier sur la catégorie LOTI. Tel était son objectif.

Nous avons eu un débat certes intéressant avec un secrétaire d'État qui prenait le temps de bien expliquer. Le rapporteur a été consciencieux et pédagogique. Je les remercie l'un et l'autre pour cette animation des débats.

Malgré tout, le texte du Sénat est affaibli par rapport à celui qui venait de l'Assemblée nationale. Pour les raisons développées par mon collègue qui s'est exprimé au nom du groupe socialiste et républicain, le groupe écologiste s'abstiendra.

Nous avons eu un débat assez long et souvent répétitif au fil duquel nous n'avons cessé de souligner que le texte ne résout pas tout. C'est vrai, mais la remarque dépasse le secteur des transports. Elle vaut pour tous les secteurs dans lesquels il existe une économie collaborative, une nouvelle économie créative avec internet et les nouveaux réseaux sociaux. Tout cela se heurte à une organisation sociale et il est vrai que la proposition de loi ne répond pas à la situation. Nous avons devant nous un grand débat de société.

Je veux, quoi qu'il en soit, remercier les auteurs de la proposition de loi d'avoir comblé une lacune et d'avoir permis de résoudre certains problèmes. Nous aurons le temps de discuter à l'Assemblée nationale et au Sénat des changements qui sont nécessaires pour tenir compte de l'économie collaborative.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?

...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble de la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

(La proposition de loi est adoptée.)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je veux remercier tous ceux qui ont participé à ce débat, naturellement M. le rapporteur, M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, ainsi que l'ensemble des groupes qui ont apporté leur contribution sur ce sujet difficile, il est vrai, monsieur Desessard, et pour lequel il fallait aller jusqu'au bout.

Le Gouvernement a enregistré le vote du Sénat. Chacun l'aura compris, ce n'est pas exactement le texte que nous attendions. En même temps, nous avons pu dégager des points de convergence au cours d'une discussion qui a été franche. Elle nécessitait que nous soyons très attentifs, et je l'ai été, parce les sujets étaient souvent très techniques et que telle ou telle question peut nous échapper.

Quoi qu'il en soit, je ne partage pas le sentiment de ceux qui pensent que cette loi est inutile ou qu'elle est d'un autre temps. Je crois que nous avons bien posé que ce texte est aujourd'hui nécessaire. Nous n'avons aucune prétention. On ne fait pas un texte pour l'éternité, mais pour répondre à une situation très précise, au-delà d'un simple phénomène ou d'une technique. Cette situation, en l'occurrence, c'est surtout celle d'hommes et de femmes qui sont confrontés à ces évolutions et qui attendent une réponse du politique. Et, après tout, c'est tout l'honneur de notre tâche, que nous soyons parlementaires ou membres du Gouvernement, que de la leur apporter. Merci encore à tous ceux qui ont parti-

cipé à cette démarche! *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain et du RDSE. – Mme Cécile Cukierman et M. Jean Desessard applaudissent également.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. Je veux également tous vous remercier, madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, d'avoir permis que les débats se tiennent dignement. L'on pouvait s'attendre à des échanges compliqués sur un texte qui n'est pas facile et qui concerne de multiples acteurs. Je pense en tout cas que c'est l'honneur du Sénat d'avoir bien travaillé. Nous aurons encore une étape parlementaire, qui sera peut-être suivie par une autre, à l'Assemblée nationale.

Monsieur Desessard, je ne pense pas, contrairement à vous, que le texte sorte affaibli de nos travaux. Au contraire, je crois sérieusement que nous l'avons renforcé, au moins sur le plan juridique, et que nous éviterons l'écueil de la loi Thévenoud. En effet, avec un tel texte et un tel vote, je peux m'engager – peut-être pas à 100 % mais avec une quasi-certitude – à ce qu'il n'y ait pas de question prioritaire de constitutionnalité.

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je veux remercier M. le rapporteur qui a fait un travail énorme et passé son baptême du feu en défendant cette proposition de loi. Le sujet n'était pas facile : non seulement il était complexe, mais il était sensible et faisait intervenir beaucoup d'intérêts et d'émotions autour des problématiques que nous avons évoquées. Il a fait cela avec beaucoup de rigueur et de professionnalisme. Il a procédé de manière tout à fait exemplaire, organisant plus d'une cinquantaine d'auditions ; il s'est déplacé sur le terrain pour voir comment se passaient les contrôles.

Je crois qu'il a travaillé afin de faire prévaloir la sagesse et le pragmatisme. Il n'a pas souhaité détricoter tout le travail qui avait été fait à l'Assemblée nationale. Il n'a pas souhaité non plus – ce qui aurait pu être envisagé – remettre à plat la loi Thévenoud qui avait été adoptée voilà deux ans. Pour tout cela, je tenais à le remercier et à le féliciter.

Je voulais aussi remercier l'ensemble de nos collègues sénateurs, qui ont tous veillé à ce que le débat ait une bonne tenue. Ils ont fait en sorte que cela se passe au mieux et de manière très pragmatique. Il en a été de même pour le Gouvernement. Il me semble que nous avons tous, dans cet hémicycle, eu à cœur de ne pas nous figer dans des postures politiciennes, nous employant à prendre en compte les problématiques réelles telles qu'elles se posent.

Nous aurons bientôt une commission mixte paritaire – il n'aura échappé à personne que le texte n'a pas été voté conforme. Je crois que cette commission mixte paritaire – tel est en tout cas le souhait que je formule – a de bonnes chances d'aboutir. Du moins est-ce dans cet état d'esprit que nous l'aborderons.

Nous devons mettre à profit les délais qui nous séparent de cette CMP pour approfondir encore certains points et rechercher certaines solutions techniques ou juridiques. M. le rapporteur – j'ai eu l'occasion de dire qu'il n'avait pas disposé de tout le temps qu'il aurait souhaité –, va s'y employer.

Enfin – cela a été dit, y compris à l’instant par M. le secrétaire d’État, lequel a souligné que ce texte n’est pas fait pour l’éternité –, je crois que cette proposition de loi va vraisemblablement permettre de régler certaines difficultés. Au-delà de ce texte, il faudra, à mon sens, très vite réfléchir à d’autres dispositions. En effet, dans le domaine des transports, comme dans tant d’autres domaines, nous sommes confrontés à une véritable révolution à laquelle ce texte ne permettra pas de répondre.

Il me semble, quoi qu’il en soit, que nous avons fait aujourd’hui œuvre utile. J’ai la faiblesse de penser que le texte ressort amélioré de cette assemblée.

15

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l’ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd’hui, jeudi 3 novembre 2016 :

À dix heures trente :

Projet de loi, adopté par l’Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (n° 866, 2015-2016) et proposition de loi organique, adoptée par l’Assemblée nationale en nouvelle lecture, relative à la compétence du Défenseur des droits pour l’orientation et la protection des lanceurs d’alerte (n° 865, 2015-2016) ;

Rapport de M. François Pillet, fait au nom de la commission des lois (n° 79, 2016-2017) ;

Textes de la commission (n° 80 et 81, 2016-2017) ;

Avis de M. Daniel Gremillet, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 68, 2016-2017) ;

Avis de M. Albéric de Montgolfier, fait au nom de la commission des finances (n° 71, 2016-2017).

À quinze heures : questions d’actualité au Gouvernement.

À seize heures quinze et le soir : suite du projet de loi, adopté par l’Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (n° 866, 2015-2016) et de la proposition de loi organique, adoptée par l’Assemblée nationale en nouvelle lecture, relative à la compétence du Défenseur des droits pour l’orientation et la protection des lanceurs d’alerte (n° 865, 2015-2016).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 3 novembre 2016, à zéro heure cinq.)

Direction des comptes rendus

GISÈLE GODARD

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Importance du reste à charge pour les personnes souffrant d'affections de longue durée

N° 1561 – Le 10 novembre 2016 – **M. Henri Cabanel** attire l’attention de **Mme la ministre des affaires sociales et de la santé** sur l’importance du reste à charge pour les personnes souffrant d’affections de longue durée (ALD).

Un Français sur six bénéficie du dispositif ALD qui permet la prise en charge à 100 % des soins liés à ces maladies. Malgré cela, des restes à charge subsistent et peuvent conduire à renoncer à des soins. Ainsi, les soins et les médicaments dont le prix dépasse les tarifs de la sécurité sociale ne sont pas remboursés par l’assurance maladie au titre de l’ALD, ce qui engendre de forts coûts pour les personnes en ALD qui développent de nombreuses maladies.

Par ailleurs, les personnes en ALD ont de forts besoins en boîtes de médicaments, consultations médicales, actes, biologie. De ce fait, le reste à charge est loin d’être négligeable. Cela s’explique notamment par les dispositifs médicaux (appareillages du type béquille, minerve, attelles ; pansements et autres ustensiles de soins ; prothèses...) dont les tarifs peuvent souvent être libres et donc supérieurs à ceux prévus par la sécurité sociale, par la participation forfaitaire de 1 € pour toute consultation, acte médical ou de biologie dans la limite de 50 € par an et par personne, par la franchise médicale de 0,50 € sur chaque boîte de médicaments ou acte paramédical, ainsi que de 2 € sur chaque transport sanitaire (dans la limite de 50 € par an et par personne), ainsi que par le forfait journalier hospitalier de 18 € par jour en cas d’hospitalisation.

Selon une étude menée en octobre 2016 par l’observatoire citoyen des restes à charge en santé, les dépenses de santé s’élevaient, en 2013, à 6 300 euros par personne en moyenne pour une personne en ALD et à 1 800 pour une personne sans ALD. Ces dépenses sont prises en charge à 88 % par l’assurance maladie lorsqu’il s’agit des personnes en ALD et à 63 % pour les autres. Pour les 10 % de personnes en ALD confrontées aux plus grosses dépenses de santé, le reste à charge s’élève en moyenne à 1 700 euros.

Ces restes à charge mettent à mal le principe d’accès aux soins de ces patients.

Il souhaite ainsi connaître les mesures concrètes envisagées par le Gouvernement pour améliorer la prise en charge de ces maladies de longue durée qui affectent de manière générale l’existence des patients qui en sont atteints.

Difficultés liées à la réforme des zones de revitalisation rurale

N° 1562 – Le 10 novembre 2016 – **M. Franck Montaugé** attire l’attention de **Mme la secrétaire d’État, auprès du ministre de l’aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales, chargée des collectivités territoriales** sur les difficultés issues de l’application de l’article 45 de la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015, qui a engagé une réforme des zones de revitalisation rurale (ZRR).

En effet, cette loi a modifié la définition des ZRR à partir du 1^{er} juillet 2017. Le classement en ZRR est désormais réalisé au niveau de l’intercommunalité, sans distinction entre les communes la composant.

Selon la carte des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), le nouveau classement en ZRR compterait ainsi 1 000 communes de moins : 4 000 communes perdraient le statut de ZRR, ce qui pose des difficultés importantes d'attractivité économique pour ces communes déjà pénalisées.

Avec l'application de ce nouveau cadre légal, plus aucune commune de « Grand AuchCœur de Gascogne » ne profitera de ce classement.

Il souhaite ainsi connaître les mesures envisagées par le Gouvernement sur cette question vitale d'égalité des territoires.

Expérimentation pour la gestion du foncier rural

N° 1563 – Le 10 novembre 2016 – **M. Henri Cabanel** demande à **M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales** la mise en œuvre d'une expérimentation visant à rapprocher les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) et les établissements publics fonciers (EPF) sur la gestion du foncier rural, par le biais de conventions d'objectifs relatives à la protection

des espaces agricoles, naturels et forestiers, et à l'installation, au maintien et à la consolidation des exploitations agricoles ou forestières.

Au fil des années, en même temps que les subventions de l'État se réduisaient, le rôle des SAFER s'est élargi à la protection des espaces fragiles et de l'environnement. Aujourd'hui, face à l'exacerbation de la concurrence sur l'utilisation du foncier agricole et rural, et à l'augmentation des prix qui en résulte, certaines SAFER rencontrent des difficultés financières. Elles peinent à renouveler leur droit de préemption, le tout dans un contexte d'accroissement sensible des recours des particuliers contre leur action.

Devant cette situation, le risque est de voir certaines SAFER retenir des choix stratégiques rémunérateurs, en se transformant en prestataires d'opérations foncières étrangères à l'objectif de protection des terres agricoles, au détriment de leur mission de service public originelle.

Il s'agit ainsi par cette expérimentation d'assurer un meilleur financement aux SAFER via un financement des EPF. Il lui demande son avis sur cette proposition.

ANNEXES AU PROCES VERBAL

de la séance

du mercredi 2 novembre 2016

SCRUTIN N° 40

sur l'ensemble de la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement

Nombre de votants	343
Suffrages exprimés	341
Pour	341
Contre	0

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (144) :

Pour : 141

N'ont pas pris part au vote : 3 M. Gérard Larcher - Président du Sénat, MM. Gérard Longuet, Albéric de Montgolfier

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

Pour : 107

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Félix Desplan, Mme Odette Herviaux

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (42) :

Pour : 41

Abstention : 1 Mme Sophie Joissains

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (20) :

Pour : 20

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

Pour : 17

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 5

Abstention : 1 M. Jean Louis Masson

Ont voté pour :

Patrick Abate
Philippe Adnot
Leila Aïchi

Pascal Allizard
Michel Amiel
Michèle André

Maurice Antiste
Alain Anziani
Aline Archimbaud

Guillaume Arnell
Éliane Assassi
David Assouline
Dominique Bailly
Gérard Bailly
Gilbert Barbier
François Baroin
Philippe Bas
Delphine Bataille
Marie-France Beaufile
Christophe Béchu
Esther Benbassa
Claude Bérit-Débat
Michel Berson
Alain Bertrand
Jérôme Bignon
Jacques Bigot
Annick Billon
Michel Billout
Jean Bizet
Marie-Christine Blandin
Maryvonne Blondin
Jean-Marie Bockel
Éric Bocquet
François Bonhomme
Philippe Bonnecarrère
Nicole Bonnefoy
Jean-Pierre Bosino
Yannick Botrel
Gilbert Bouchet
Corinne Bouchoux
Jean-Claude Boulard
Martial Bourquin
Michel Boutant
Michel Bouvard
Nicole Briq
François-Noël Buffet
Henri Cabanel
Olivier Cadic
Jean-Pierre Caffet
François Calvet
Pierre Camani
Christian Cambon
Claire-Lise Champion
Agnès Canayer
Michel Canevet
Jean-Pierre Cantegrit
Vincent Capo-Canellas
Thierry Carcenac
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Luc Carvounas
Joseph Castelli
Caroline Cayeux
Bernard Cazeau
Gérard César
Anne Chain-Larché

Patrick Chaize
Pierre Charon
Daniel Chasseing
Alain Chatillon
Jacques Chiron
Olivier Cigolotti
Karine Claireaux
Laurence Cohen
Yvon Collin
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
François Commeinhes
Hélène Conway-Mouret
Jacques Cornano
Gérard Cornu
Roland Courteau
Cécile Cukierman
Philippe Dallier
René Danesi
Ronan Dantec
Mathieu Darnaud
Serge Dassault
Yves Daudigny
Marc Daunis
Annie David
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Francis Delattre
Bernard Delcros
Michel Delebarre
Michelle Demessine
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Jacky Deromedi
Marie-Hélène Des Esgaulx
Jean Desessard
Chantal Deseyne
Yves Détraigne
Catherine Di Folco
Évelyne Didier
Élisabeth Doineau
Éric Doligé
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Marie-Annick Duchêne
Alain Dufaut
Jean-Léonce Dupont
Jérôme Durain
Alain Duran
Nicole Duranton
Josette Durrieu
Louis Duvernois
Vincent Eblé
Anne Emery-Dumas
Jean-Paul Emorine
Philippe Esnol
Frédérique Espagnac

Dominique Estrosi Sassone
Hubert Falco
Christian Favier
Françoise Féret
Corinne Féret
Jean-Jacques Filleul
Michel Fontaine
Michel Forissier
François Fortassin
Thierry Foucaud
Alain Fouché
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André Frassa
Jean-Claude Frécon
Pierre Frogier
Jean-Marc Gabouty
Joëlle Garriaud-Maylam
Françoise Gatel
André Gattolin
Jean-Claude Gaudin
Jacques Gautier
Jacques Genest
Catherine Géniisson
Samia Ghali
Bruno Gilles
Dominique Gillot
Jacques Gillot
Éliane Giraud
Colette Giudicelli
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte Gonthier-Maurin
Gaëtan Gorce
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
François Grosdidier
Jacques Groperrin
Pascale Grunty
Charles Guené
Jean-Noël Guérini
Joël Guerriau
Didier Guillaume
Annie Guillemot
Claude Haut
Loïc Hervé
Michel Houel
Alain Houpert
Robert Hue
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Corinne Imbert
Éric Jeansannetas

Chantal Jouanno	Alain Marc	David Rachline	François Bonhomme à	Christian Favier à	Patrick Masclat à
Gisèle Jourda	François Marc	Jean-Pierre Raffarin	Gilbert Bouchet	Laurence Cohen	Jackie Pierre
Mireille Jouve	Didier Marie	Henri de Raincourt	Jean-Claude Boulard à	Corinne Féret à	Jean Louis Masson à
Alain Joyandet	Hervé Marseille	Michel Raison	Jacques-Bernard	Gilbert Roger	Alex Türk
Philippe Kaltenbach	Patrick Masclat	Daniel Raoul	Magner	Bernard Fournier à	Hervé Maurey à
Christiane	Jean-Pierre Masseret	Jean-François Rapin	Martial Bourquin à	Roger Karoutchi	Catherine Morin-
Kammermann	Hervé Maurey	Stéphane Ravier	Jean-Pierre Caffet	Jean-Paul Fournier à	Desailly
Antoine Karam	Jean-François Mayet	Claude Raynal	Olivier Cadic à	Vivette Lopez	Michelle Meunier à
Roger Karoutchi	Rachel Mazuir	André Reichardt	Élisabeth Doineau	Jean-Marc Gabouty à	Didier Guillaume
Fabienne Keller	Pierre Médevielle	Daniel Reiner	Pierre Camani à	Gérard Roche	Gérard Miquel à
Guy-Dominique	Colette Mélot	Jean-Claude Requier	François Marc	Charles Guené	Nicole Bricq
Kennel	Marie Mercier	Bruno Retailleau	Claire-Lise Champion à	Jacques Gautier à	Thani Mohamed
Claude Kern	Michel Mercier	Charles Revet	Gisèle Jourda	Christiane	Soilihi à Jean-Pierre
Bariza Khiari	Michelle Meunier	Alain Richard	Michel Canevet à	Kammermann	Masseret
Georges Labazée	Jacques Mézard	Stéphanie Riocreux	Vincent Capo-	Colette Giudicelli à	Philippe Mouiller à
Joël Labbé	Danielle Michel	Didier Robert	Canellas	Alain Gournac	François Pillet
Françoise Laborde	Brigitte Micouveau	Sylvie Robert	Luc Carvounas à	Alain Gournac	Louis Nègre à Philippe
Bernard Lalande	Alain Milon	Gérard Roche	Daniel Raoul	Gaëtan Gorce à Marie-	Dallier
Marc Laménie	Gérard Miquel	Gilbert Roger	Gérard César à Jean-	Noëlle Lienemann	Jean-Jacques Panunzi à
Élisabeth Lamure	Thani Mohamed	Yves Rome	Noël Cardoux	Nathalie Goulet à Joël	Pierre Charon
Serge Larcher	Soilihi	Jean-Yves Roux	Daniel Chasseignat à	Guerriau	Georges Patient à
Jean-Jacques Lasserre	Marie-Pierre Monier	Bernard Saugey	Isabelle Debré	Alain Houpert à	Catherine Tasca
Robert Laufoaualu	Franck Montaugé	René-Paul Savary	Alain Chatillon à	Antoine Lefèvre	Daniel Percheron à
Daniel Laurent	Patricia Morhet-	Michel Savin	Brigitte Micouveau	Corinne Imbert à	Jean-Yves Roux
Pierre Laurent	Richaud	Patricia Schillinger	Jacques Cornano à	Marie-Annick	Xavier Pintat à
Nuihau Laurey	Catherine Morin-	Bruno Sido	Jacques Gillot	Duchêne	Catherine Procaccia
Jean-Yves Leconte	Desailly	Abdourahamane	Gérard Cornu à	Sophie Joissains à	Rémy Pointereau à
Antoine Lefèvre	Jean-Marie Morisset	Soilihi	Bernard Saugey	Christian Namy	Benoît Huré
Jacques Legendre	Philippe Mouiller	Jean-Pierre Sœur	Serge Dassault à	Mireille Jouve à Jean-	Didier Robert à René-
Dominique de Legge	Philippe Nachbar	Simon Sutour	Philippe Dominati	Noël Guérini	Paul Savary
Jean-Pierre Leleux	Christian Namy	Henri Tandonnet	Robert del Picchia à	Antoine Karam à Jean-	Abdourahamane
Jean-Baptiste	Robert Navarro	Catherine Tasca	Marie-Hélène Des	Pierre Sœur	Soilihi à Catherine
Lemoine	Louis Nègre	Lana Tetuanui	Esgaulx	Georges Labazée à	Troendlé
Jean-Claude Lenoir	Alain Néri	Nelly Tocqueville	Michel Delebarre à	Yves Daudigny	Henri Tandonnet à
Claudine Lepage	Louis-Jean de Nicolaj	Jean-Louis Tourenne	Delphine Bataille	Serge Larcher à Anne	Daniel Dubois
Jean-Claude Leroy	Claude Nougéin	André Trillard	Michelle Demessine à	Emery-Dumas	Nelly Tocqueville à
Philippe Leroy	Jean-Jacques Panunzi	Catherine Troendlé	Patrick Abate	Jean-Yves Leconte à	Stéphanie Riocreux
Michel Le Scouarnec	Georges Patient	Alex Türk	Yves Détraigne à	Claudine Lepage	Michel Vaspert à Jean-
Valérie Létard	François Patriat	Raymond Vall	Françoise Férat	Jean-Pierre Leleux à	François Rapin
Marie-Noëlle	Philippe Paul	René Vandierendonck	Louis Duvernois à	Dominique Estrosi	Hilarion Vendegou à
Lienemann	Cyril Pellevat	Jean-Marie	Christophe-André	Sassone	Bruno Retailleau
Anne-Catherine	Daniel Percheron	Vanlerenberghe	Frassa	Philippe Leroy à	Paul Vergès à Éliane
Loisier	Marie-Françoise Perol-	Michel Vaspert	Philippe Esnol à	Jacques Legendre	Assassi
Jean-François Longeot	Dumont	Alain Vasselle	Jacques Mézard	Michel Le Scouarnec à	Michel Vergoz à René
Vivette Lopez	Cédric Perrin	Yannick Vaugrenard	Frédérique Espagnac à	Jean-Pierre Bosino	Vandierendonck
Jeanny Lorgeoux	Jackie Pierre	Hilarion Vendegou	Nicole Bonnefoy		
Jean-Jacques Lozach	François Pillet	Bernard Vera			
Jean-Claude Luche	Xavier Pintat	Paul Vergès			
Roger Madec	Louis Pinton	Michel Vergoz			
Philippe Madrelle	Hervé Poher	Jean-Pierre Vial			
Jacques-Bernard	Rémy Pointereau	Maurice Vincent			
Magner	Ladislas Poniatowski	Jean Pierre Vogel			
Michel Magras	Hugues Portelli	Dominique Watrin			
Hermeline Malherbe	Yves Pozzo di Borgo	Evelyne Yonnet			
Claude Malhuret	Sophie Primas	Richard Yung			
Christian Manable	Catherine Procaccia	François Zocchetto			
Didier Mandelli	Christine Prunaud				

Abstentions :

Sophie Joissains, Jean Louis Masson.

N'ont pas pris part au vote :

Félix Desplan	Gérard Longuet
Odette Herviaux	Albéric de Montgolfier

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Ont délégué leur droit de vote :

(En application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 Novembre 1958 portant loi organique autorisant exceptionnellement les parlementaires à déléguer leur droit de vote)

Philippe Adnot à Patrick Chaize	Dominique Bailly à Éric Jeansannettes	Jacques Bigot à Simon Sutour
Aline Archimbaud à Joël Labbé	Christophe Béchu à Catherine Deroche	Éric Bocquet à Évelyne Didier

François Bonhomme à Gilbert Bouchet	Christian Favier à Laurence Cohen	Patrick Masclat à Jackie Pierre
Jean-Claude Boulard à Jacques-Bernard	Corinne Féret à Gilbert Roger	Jean Louis Masson à Alex Türk
Magner	Bernard Fournier à Roger Karoutchi	Hervé Maurey à Catherine Morin-
Martial Bourquin à Jean-Pierre Caffet	Jean-Paul Fournier à Vivette Lopez	Desailly
Olivier Cadic à Élisabeth Doineau	Jean-Marc Gabouty à Gérard Roche	Michelle Meunier à Didier Guillaume
Pierre Camani à François Marc	Gérard Roche	Gérard Miquel à Nicole Bricq
Claire-Lise Champion à Gisèle Jourda	Jacques Gautier à Christiane	Thani Mohamed
Michel Canevet à Vincent Capo-	Kammermann	Soilihi à Jean-Pierre
Canellas	Colette Giudicelli à Alain Gournac	Masseret
Luc Carvounas à Daniel Raoul	Alain Gournac	Philippe Mouiller à François Pillet
Gérard César à Jean-Noël Cardoux	Gaëtan Gorce à Marie-Noëlle Lienemann	Louis Nègre à Philippe
Daniel Chasseignat à Isabelle Debré	Nathalie Goulet à Joël Guerriau	Dallier
Alain Chatillon à Brigitte Micouveau	Guerriau	Jean-Jacques Panunzi à Pierre Charon
Jacques Cornano à Jacques Gillot	Alain Houpert à Antoine Lefèvre	Georges Patient à Catherine Tasca
Gérard Cornu à Bernard Saugey	Corinne Imbert à Marie-Annick	Daniel Percheron à Jean-Yves Roux
Serge Dassault à Philippe Dominati	Duchêne	Xavier Pintat à Catherine Procaccia
Robert del Picchia à Marie-Hélène Des Esgaulx	Sophie Joissains à Christian Namy	Rémy Pointereau à Benoît Huré
Michel Delebarre à Delphine Bataille	Mireille Jouve à Jean-Noël Guérini	Didier Robert à René-
Michelle Demessine à Patrick Abate	Antoine Karam à Jean-Pierre Sœur	Paul Savary
Yves Détraigne à Françoise Férat	Pierre Sœur	Abdourahamane
Louis Duvernois à Christophe-André Frassa	Georges Labazée à Yves Daudigny	Soilihi à Catherine
Philippe Esnol à Jacques Mézard	Serge Larcher à Anne Emery-Dumas	Troendlé
Frédérique Espagnac à Nicole Bonnefoy	Jean-Yves Leconte à Claudine Lepage	Henri Tandonnet à Daniel Dubois
	Jean-Pierre Leleux à Dominique Estrosi Sassone	Nelly Tocqueville à Stéphanie Riocreux
	Philippe Leroy à Jacques Legendre	Michel Vaspert à Jean-François Rapin
	Michel Le Scouarnec à Jean-Pierre Bosino	Hilarion Vendegou à Bruno Retailleau
		Paul Vergès à Éliane Assassi
		Michel Vergoz à René Vandierendonck

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 41

sur l'amendement n° 2 rectifié bis, présenté par M. Patrick Chaize et plusieurs de ses collègues et sur l'amendement n° 8 rectifié, présenté par M. Vincent Capo-Canellas et plusieurs de ses collègues, à l'article 1er de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	343
Suffrages exprimés	343
Pour	199
Contre	144

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE LES RÉPUBLICAINS (144) :**

Pour : 143

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :*Contre* : 108*N'a pas pris part au vote* : 1 Mme Nicole Bricq**GROUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (42) :***Pour* : 42**GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (20) :***Contre* : 20**GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :***Pour* : 1 M. Gilbert Barbier*Contre* : 16**GROUPE ÉCOLOGISTE (10) :***Pour* : 10**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :***Pour* : 3*N'ont pas pris part au vote* : 3**Ont voté pour :**

Philippe Adnot	Robert del Picchia	Alain Gournac
Leila Aïchi	Vincent Delahaye	Sylvie Goy-Chavent
Pascal Allizard	Francis Delattre	Jean-Pierre Grand
Aline Archimbaud	Bernard Delcros	Daniel Gremillet
Gérard Bailly	Gérard Dériot	François Grosdidier
Gilbert Barbier	Catherine Deroche	Jacques Groperrin
François Baroin	Jacky Deromedi	Pascale Grunty
Philippe Bas	Marie-Hélène Des Esgaulx	Charles Guené
Christophe Béchu	Jean Desessard	Joël Guerriau
Esther Benbassa	Chantal Deseyne	Loïc Hervé
Jérôme Bignon	Yves Détraigne	Michel Houel
Annick Billon	Catherine Di Folco	Alain Houpert
Jean Bizet	Élisabeth Doineau	Christiane Hummel
Marie-Christine Blandin	Éric Doligé	Benoît Huré
Jean-Marie Bockel	Philippe Dominati	Jean-François Husson
François Bonhomme	Daniel Dubois	Corinne Imbert
Philippe Bonnemercière	Marie-Annick Duchêne	Sophie Joissains
Gilbert Bouchet	Alain Dufaut	Chantal Jouanno
Corinne Bouchoux	Jean-Léonce Dupont	Alain Joyandet
Michel Bouvard	Nicole Duranton	Christiane Kammermann
François-Noël Buffet	Louis Duvernois	Roger Karoutchi
Olivier Cadic	Jean-Paul Emorine	Fabienne Keller
François Calvet	Dominique Estrosi Sassone	Guy-Dominique Kennel
Christian Cambon	Hubert Falco	Claude Kern
Agnès Canayer	Françoise Férat	Joël Labbé
Michel Canevet	Michel Fontaine	Marc Laménie
Jean-Pierre Cantegrit	Michel Forissier	Élisabeth Lamure
Vincent Capocanellas	Alain Fouché	Jean-Jacques Lasserre
Jean-Noël Cardoux	Bernard Fournier	Robert Lafoaulu
Jean-Claude Carle	Jean-Paul Fournier	Daniel Laurent
Caroline Cayeux	Christophe-André Frassa	Nuihau Laurey
Gérard César	Pierre Frogier	Antoine Lefèvre
Anne Chain-Larché	Jean-Marc Gabouty	Jacques Legendre
Patrick Chaize	Joëlle Garriaud-Maylam	Dominique de Legge
Pierre Charon	Françoise Gatel	Jean-Pierre Leleux
Daniel Chasseing	André Gattolin	Jean-Baptiste Lemoyne
Alain Chatillon	Jean-Claude Gaudin	Jean-Claude Lenoir
Olivier Cigolotti	Jacques Gautier	Philippe Leroy
François Commeinhes	Jacques Genest	Valérie Létard
Gérard Cornu	Bruno Gilles	Anne-Catherine Loisier
Philippe Dallier	Colette Giudicelli	Jean-François Longeot
René Danesi	Nathalie Goulet	Gérard Longuet
Ronan Dantec	Jacqueline Gourault	Vivette Lopez
Mathieu Darnaud		Jean-Claude Luche
Serge Dassault		Michel Magras
Isabelle Debré		

Claude Malhuret	Louis Nègre
Didier Mandelli	Louis-Jean de Nicolaï
Alain Marc	Claude Nougein
Hervé Marseille	Jean-Jacques Panunzi
Patrick Masclat	Philippe Paul
Jean Louis Masson	Cyril Pellevat
Hervé Maurey	Cédric Perrin
Jean-François Mayet	Jackie Pierre
Pierre Médevielle	François Pillet
Colette Mélot	Xavier Pintat
Marie Mercier	Louis Pinton
Michel Mercier	Hervé Poher
Brigitte Micouleau	Rémy Pointereau
Alain Milon	Ladislav Poniatowski
Albéric de Montgolfier	Hugues Portelli
Patricia Morhet-Richaud	Yves Pozzo di Borgo
Catherine Morin-Desailly	Sophie Primas
Jean-Marie Morisset	Catherine Procaccia
Philippe Mouiller	Jean-Pierre Raffarin
Philippe Nachbar	Henri de Raincourt
Christian Namy	Michel Raison
	Jean-François Rapin
	André Reichardt

Bruno Retailleau
Charles Revet
Didier Robert
Gérard Roche
Bernard Saugy
René-Paul Savary
Michel Savin
Bruno Sido
Abdourahmane Soilihi
Henri Tandonnet
Lana Tetuanui
André Trillard
Catherine Troendlé
Alex Türk
Jean-Marie Vanlerenberghe
Michel Vaspert
Alain Vasselle
Hilarion Vendegou
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
François Zocchetto

Ont voté contre :

Patrick Abate	Félix Desplan	Philippe Madrelle
Michel Amiel	Evelyne Didier	Jacques-Bernard Magner
Michèle André	Jérôme Durain	Hermeline Malherbe
Maurice Antiste	Alain Duran	Christian Manable
Alain Anziani	Josette Durrieu	François Marc
Guillaume Arnell	Vincent Eblé	Didier Marie
Éliane Assassi	Anne Emery-Dumas	Jean-Pierre Masseret
David Assouline	Philippe Esnol	Rachel Mazuir
Dominique Bailly	Frédérique Espagnac	Michelle Meunier
Delphine Bataille	Christian Favier	Jacques Mézard
Marie-France Beauflis	Corinne Féret	Danielle Michel
Claude Bérit-Débat	Jean-Jacques Filleul	Gérard Miquel
Michel Berson	François Fortassin	Thani Mohamed Soilihi
Alain Bertrand	Thierry Foucaud	Marie-Pierre Monier
Jacques Bigot	Jean-Claude Féron	Franck Montaugé
Michel Billout	Catherine Génisson	Alain Néri
Maryvonne Blondin	Samia Ghali	Georges Patient
Éric Bocquet	Dominique Gillot	François Patriat
Nicole Bonnefoy	Jacques Gillot	Daniel Percheron
Jean-Pierre Bosino	Éliane Giraud	Marie-Françoise Perol-Dumont
Yannick Botrel	Jean-Pierre Godefroy	Christine Prunaud
Jean-Claude Boulard	Brigitte Gonther-Maurin	Daniel Raoul
Martial Bourquin	Gaëtan Gorce	Claude Raynal
Michel Boutant	Jean-Noël Guérini	Daniel Reiner
Henri Cabanel	Didier Guillaume	Claude Requier
Jean-Pierre Caffet	Annie Guillemot	Alain Richard
Pierre Camani	Claude Haut	Stéphanie Riocreux
Claire-Lise Campion	Odette Herviaux	Sylvie Robert
Thierry Carcenac	Robert Hue	Gilbert Roger
Jean-Louis Carrère	Éric Jeansannetas	Yves Rome
Françoise Cartron	Gisèle Jourda	Jean-Yves Roux
Luc Carvounas	Mireille Jouve	Patricia Schillinger
Joseph Castelli	Philippe Kaltenbach	Jean-Pierre Sueur
Bernard Cazeau	Antoine Karam	Simon Sutour
Jacques Chiron	Bariza Khiari	Catherine Tasca
Karine Claireaux	Georges Labazée	Nelly Tocqueville
Laurence Cohen	Françoise Laborde	Jean-Louis Tourenne
Yvon Collin	Bernard Lalande	Raymond Vall
Gérard Collomb	Serge Larcher	René Vandierendonck
Pierre-Yves Collombat	Pierre Laurent	Yannick Vaugrenard
Hélène Conway-Mouret	Jean-Yves Leconte	Bernard Vera
Jacques Cornano	Claudine Lepage	Paul Vergès
Roland Courteau	Jean-Claude Leroy	Michel Vergoz
Cécile Cukierman	Michel Le Scouarnec	Maurice Vincent
Yves Daudigny	Marie-Noëlle Lienemann	Dominique Watrin
Marc Daunis	Jeanny Lorgeoux	Evelyne Yonnet
Annie David	Jean-Jacques Lozach	Richard Yung
Michel Delebarre	Roger Madec	
Michelle Demessine		

N'ont pas pris part au vote :

Nicole Bricq, Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier.

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

AMENDEMENTS

PROPOSITION DE LOI

**PORTANT ACCÉLÉRATION DES PROCÉDURES ET STABILISATION DU DROIT DE
L'URBANISME, DE LA CONSTRUCTION ET DE L'AMÉNAGEMENT**



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	2 rect.
----------------	---------

24 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. DAUNIS et CALVET

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 3

I. – Alinéa 1

Après le mot :

urbanisme,

insérer les mots :

les mots : « et 3^o » et

II. – Alinéas 7 à 9

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

II. – L'article L. 131-6 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il s'agit d'un plan local d'urbanisme, les délais prévus aux 1^o et 2^o du présent article courent à compter de la délibération par laquelle l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le conseil municipal décide le maintien en vigueur ou engage la modification ou la révision prévue au premier alinéa de l'article L. 153-27-1. »

III. – L'article L. 131-7 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il s'agit d'un plan local d'urbanisme, les délais prévus au présent article courent à compter de la délibération par laquelle l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le conseil municipal décide le maintien en vigueur ou engage la modification ou la révision prévue au premier alinéa de l'article L. 153-27-1. »

OBJET

Le I de l'amendement effectue une correction de références.

Le II adapte le dispositif de l'article 3 pour tenir compte de la spécificité des PLH. Les programmes locaux de l'habitat (PLH) sont porteurs de politiques publiques prioritaires visant à la création de logements. Le dispositif proposé de délibération triennale pour initier la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec le programme local de l'habitat pourrait aboutir, dans certains cas, à un décalage de 6 ans de leur mise en compatibilité effective par le PLU. Il convient donc d'exclure de ce dispositif triennal les PLH, un tel décalage étant trop important au regard des enjeux qu'ils portent mais aussi de leur durée, qui est actuellement de 6 ans.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, rapport 20)

N ^o	14
----------------	----

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme LAMURE
au nom de la commission des affaires économiques

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 3

I. – Alinéa 13

Après la référence :

L. 153-27-1

insérer les mots :

. Dans ce cas

II. – Alinéa 14

Remplacer le mot :

troisième

par le mot :

premier

OBJET

Amendement rédactionnel et de correction de référence.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	9 rect. bis
----------------	----------------

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Demande de retrait
G	Demande de retrait
Retiré	

MM. CHASSEING, DOLIGÉ, LAMÉNIÉ et CARDOUX, Mme DESEYNE, MM. RAPIN et DANESI, Mme LOPEZ, M. G. BAILLY, Mme CANAYER, MM. PERRIN, RAISON, DELCROS et CANEVET, Mme IMBERT, MM. LONGEOT, VOGEL et BOUCHET, Mme TROENDLÉ, MM. FOUCHÉ, CHAIZE, NOUGEIN, GABOUTY, B. FOURNIER, MAYET, GILLES et HURÉ, Mme DEROCHÉ et MM. LEFÈVRE et D. LAURENT

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 4

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 5 du chapitre III du titre V du livre I^{er} du code de l'urbanisme est ainsi modifiée :

1° Est insérée une sous-section 1 intitulée : « révision de droit commun », qui comprend les articles L. 153-31 à L. 153-33 et l'article L. 153-35 ;

2° L'article L. 153-34 est abrogé ;

3° Est ajoutée une sous-section 2 ainsi rédigée :

« Sous-section 2 :

« Révision simplifiée

« Art. L. 153-35-... – Lorsque la révision a uniquement pour objet :

« - de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou est de nature à induire de graves risques de nuisance, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables,

« - ou de réaliser une construction ou une opération, à caractère public ou privé présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité,

« le projet de révision fait l'objet d'une délibération de prescription, d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou

de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par la révision est invité à participer à cet examen conjoint.

« Le dossier fait l'objet d'une enquête publique dont le dossier est réalisé conformément au code de l'environnement et doit comporter une notice présentant les justifications de l'opération et le caractère d'intérêt général pour le second alinéa.

« À l'issue, le dossier fait l'objet d'une approbation par délibération. »

OBJET

La révision simplifiée du PLU a été abrogée par ordonnance en 2015.

Lorsque qu'il existe un projet, les communes ou intercommunalités doivent pouvoir modifier leur PLU sans le refaire intégralement ce qui entrainerait une perte de temps considérable.

Les élus communaux et intercommunaux doivent avoir leur mot à dire et être pris en considération, bien sûr avec des arguments conformes à l'intérêt général.

L'objet de cet amendement est de réintégrer la procédure de révision simplifiée du PLU, indispensable à l'aboutissement de nombreux projets, notamment en zone rurale.



PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

N°	13 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n°s 21, 20)

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. GABOUTY, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, CANEVET, CAPO-CANELLAS, CIGOLOTTI et DELCROS, Mme DOINEAU, MM. D. DUBOIS, GUERRIAU et L. HERVÉ, Mme JOISSAINS, M. KERN, Mmes LÉTARD et LOISIER et M. TANDONNET

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 1° de l'article L. 142-4 du code de l'urbanisme, les mots : « Les zones à urbaniser délimitées après le 1^{er} juillet 2002 ainsi que » sont supprimés.

OBJET

La loi pose le principe d'urbanisation limitée en l'absence d'un SCOT.

Ces dispositions se comprennent pour les zones naturelles, agricoles ou forestières et les secteurs non constructibles, il est cependant paradoxal qu'elles concernent également les zones à urbaniser des plans locaux d'urbanisme.

Identifiées comme telles, ces zones doivent pouvoir s'ouvrir à des projets de logements, sans qu'il soit nécessaire de recourir à de longues procédures dérogatoires qui ont pour conséquence de freiner les projets d'urbanisme alors même que la demande de logement est significative.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	6
----------------	---

20 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. LABBÉ
et les membres du Groupe écologiste

C	Sagesse du Sénat
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 6

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Cet alinéa propose que l'étude d'impact d'une ZAC puisse être produite uniquement au moment de la décision de l'approbation de la réalisation et non lors de l'approbation de la création de la ZAC.

L'argument soulevé pour opérer ce changement serait que l'étude d'impact à un stade précoce du projet ne peut être complète et devra nécessairement être mise à jour avant la décision de réalisation.

Si l'analyse est juste, la solution trouvée de décaler l'étude d'impact prive l'ensemble des acteurs d'éléments de décision majeurs concernant l'opportunité du projet, aussi bien en terme environnementaux que économiques.

En décalant l'étude d'impact au moment de la réalisation les acteurs seront déjà très engagés dans le projet, et il sera beaucoup plus difficile d'y renoncer même lorsque l'étude d'impact aura révélé des défauts majeurs ou simplement le manque de pertinence du projet.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	1 rect. quater
----------------	-------------------

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mmes MONIER, S. ROBERT, BLONDIN, LEPAGE, BLANDIN et BOUCHOUX et M. LABBÉ

C	Défavorable
G	Favorable
Rejeté	

ARTICLE 8

Alinéa 2

1^o Quatrième phrase

Supprimer le mot :

première

2^o Cinquième phrase

Remplacer cette phrase par deux phrases ainsi rédigées :

Un décret fixe le délai dans lequel l'État notifie à l'opérateur la réception du rapport de diagnostic ou, le cas échéant, une demande de compléments. En l'absence de notification de l'État dans ce délai, le rapport de diagnostic est réputé complet.

OBJET

Il convient de maintenir la possibilité existant actuellement, pour le Préfet, de demander, si nécessaire, des éléments complémentaires au rapport de diagnostic afin de pouvoir décider de prescrire ou non une prescription de fouilles, dans un délai de 3 mois ne débutant qu'à partir de la réception du rapport complet.

Toutefois, afin de réduire les « temps administratifs », il est proposé qu'un délai d'un mois maximum, fixé par voie réglementaire, soit accordé au Préfet pour valider le rapport ou demander des éléments complémentaires.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	3 rect.
----------------	---------

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

Mme FÉRAT, MM. TANDONNET, DÉTRAIGNE, GUERRIAU, BONNECARRÈRE et CANEVET,
Mme DOINEAU, M. L. HERVÉ, Mme BILLON, M. CAPO-CANELLAS, Mme GATEL et MM. D.
DUBOIS et GABOUTY

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 8

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 523-8 du code du patrimoine, les mots : « terrestres et subaquatiques » sont supprimés.

OBJET

Lors de la discussion du projet de loi sur la liberté de création, l'architecture et le patrimoine, le Sénat s'était opposé à l'instauration d'un monopole de l'INRAP sur les fouilles sous-marines. Cette question constituait un sujet de désaccord persistant entre l'Assemblée nationale et le Sénat et n'a été résolue qu'en commission mixte paritaire, au profit du Sénat puisque ce monopole a été supprimé.

Toutefois, ce compromis très tardif a contribué à laisser dans le texte final une coquille. Ainsi, l'article L. 523-8 du code du patrimoine énumère les différents acteurs susceptibles d'entreprendre des fouilles. Comme le texte prévoyait initialement un monopole de l'INRAP sur les fouilles sous-marines, seules les fouilles terrestres et subaquatiques sont mentionnées. Or, la combinaison de la suppression dudit monopole et de la rédaction actuelle de l'article L. 523-8 conduit à ce qu'aucun opérateur n'est autorisé à réaliser des fouilles sous-marines.

Mon amendement a donc vocation à y remédier et à autoriser tous les opérateurs à effectuer des fouilles sous-marines.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	4 rect.
----------------	---------

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

Mme FÉRAT, MM. TANDONNET, DÉTRAIGNE, GUERRIAU, BONNECARRÈRE et CANEVET,
Mme DOINEAU, M. L. HERVÉ, Mme BILLON, M. CAPO-CANELLAS, Mme GATEL et MM. D.
DUBOIS, DELCROS et GABOUTY

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 8

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début de la seconde phrase du dernier alinéa du I de l'article L. 523-9 du code du patrimoine, sont insérés les mots : « Dans un délai d'un mois, ».

OBJET

Lors de l'examen du projet de loi sur la liberté de création, l'architecture et le patrimoine, le Sénat a accepté avec beaucoup de réticence de nouvelles contraintes imposées aux aménageurs, qui consistent à soumettre à l'État toutes les offres de travaux de fouilles afin que celui-ci les vérifie et évalue leur volet scientifique avant que l'aménageur ne choisisse son opérateur.

Le Sénat avait souhaité encadrer cet examen des offres par un délai, mais à l'époque, le ministère de la culture nous en avait dissuadés, estimant que la réflexion sur la durée dudit délai n'était pas encore mûre au niveau des services. Or, le gouvernement a préparé un projet de décret qui fixe ce délai à deux mois. Une telle durée est inacceptable. En effet, avant le vote de la loi LCAP, l'État avait deux mois pour délivrer l'autorisation de fouille. Ce délai a été réduit à 15 jours, mais en rajoutant un délai d'examen des offres de deux mois, le délai total imposé par l'État se retrouve désormais plus long qu'avant. En outre, il intervient au milieu de la procédure de consultation.

Je vous propose donc de fixer par voie législative un délai d'un mois, durée retenue par la loi LCAP, pour décider ou non de la prescription d'un diagnostic par l'État.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	8 rect.
----------------	---------

21 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. MONTAUGÉ

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 10

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le quatrième alinéa du II de l'article L. 621-30 du code du patrimoine, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La protection au titre des abords d'un monument historique déjà intégré dans un site patrimonial remarquable n'est pas applicable aux immeubles, bâtis ou non bâtis, situés à l'extérieur du périmètre de ce site. »

OBJET

L'amendement proposé vise à supprimer le périmètre de protection des abords de 500 mètres pour les monuments historiques situés dans le Site Patrimonial remarquable, qui fait doublon.

En effet, la loi Création Architecture a maintenu les périmètres de protection des abords de 500 mètres autour des monuments historiques situés dans les Sites patrimoniaux remarquables.

Or, on constate sur certains sites riches en monuments historiques que ces périmètres de 500 mètres débordent le périmètre de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager, devenue Site patrimonial remarquable. Ceci n'est pas neutre pour les administrés dont les projets sont situés en dehors du périmètre du Site Patrimonial remarquable tout en étant dans les 500 m. Tout projet doit être autorisé par avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France.

Il s'agit ainsi de stabiliser les droits existants des administrés résidant à l'extérieur du périmètre d'un Site Patrimonial remarquable. Tout en maintenant un niveau de protection identique à celui qui existait avant la loi Création Architecture, cette simplification permettrait également de gagner en efficacité pour les services de l'architecture des bâtiments de France.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	7 rect.
----------------	---------

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. LABBÉ
et les membres du Groupe écologiste

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 12

I. – Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

Le deuxième alinéa de l'article L. 151-12 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

II. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

OBJET

L'alinéa 3 de l'article 12, tel que rédigé par notre commission, propose de modifier le périmètre de compétence des CDPENAF.

Aujourd'hui les CDPENAF se prononcent pour avis sur le règlement en lui-même au moment de son élaboration :

Article L 151-12 alinéa 3 du code de l'urbanisme :

« Les dispositions du règlement prévues au présent article sont soumises à l'avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime. »

L'alinéa 3 de l'article 12 de notre texte, propose de décaler cet avis au moment où les dispositions du règlement sont intégrées dans le PLU. Cela aura pour effet de priver la puissance publique de l'avis éclairé et de qualité des CDPENAF pendant une période assez longue, et lorsque cet avis sera disponible, il sera sans doute trop tard pour le modifier afin d'en tenir compte avant son intégration dans le PLU.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

(n^{os} 21, 20)

N ^o	5 rect. ter
----------------	----------------

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mmes MORHET-RICHAUD et DURANTON, MM. MAGRAS et LONGUET, Mme DEROUCHE, MM. LEFÈVRE et CHAIZE, Mme DI FOLCO, M. B. FOURNIER, Mme IMBERT, M. CÉSAR, Mme PRIMAS, M. MANDELLI, Mme CAYEUX, MM. MASCLLET, HURÉ, CHASSEING, TRILLARD, P. LEROY et VASPART, Mme DEROMEDI, MM. RAPIN et KENNEL, Mme LOISIER et MM. MAYET, PERRIN, RAISON et CORNU

C	Demande de retrait
G	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier alinéa de l'article L. 153-11 du code de l'urbanisme, après les mots : « les objectifs poursuivis », sont insérés les mots : « dans les grandes lignes proportionnées en fonction des enjeux ».

OBJET

Cet amendement propose de compléter l'article relatif à la prescription de l'élaboration du plan local d'urbanisme dont la rédaction actuelle a pu conduire à l'annulation des PLU communs au motif de l'insuffisance de définition des objectifs poursuivis par l'élaboration du PLU. En effet, la commune doit définir dans sa délibération prescrivant l'élaboration de son document d'urbanisme des objectifs circonstanciés au territoire de la commune, au moins dans les grandes lignes. Or, même si le Conseil d'État a légèrement infléchi sa position en permettant aux communes de prendre une seconde délibération pour compléter les objectifs définis dans la première, l'insuffisance des objectifs poursuivis peut conduire à l'annulation totale d'un Plan Local d'Urbanisme. De plus cette seconde délibération doit toutefois être prise dans les moindres délais et antérieurement à la concertation avec les personnes publiques associées. C'est pourquoi, cette réforme de la nature du vice doit permettre de minimiser le risque d'une annulation grandissante des documents d'urbanisme pour ce seul motif.



PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

N°	11 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n^{os} 21, 20)

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

Mme MORHET-RICHAUD, MM. MORISSET et DANESI, Mme CAYEUX, MM. MAGRAS et DOLIGÉ, Mme IMBERT, MM. LEFÈVRE, VOGEL, VIAL, G. BAILLY, DUFAUT, D. LAURENT et VASPART, Mme DEROMEDI, MM. LAMÉNIE et RAPIN, Mme DURANTON et M. CORNU

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier alinéa de l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime, après les mots : « des notaires », sont insérés les mots : « , des géomètres-experts ».

OBJET

Cet amendement vise à modifier la composition des Commissions départementales de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) qui, dans sa composition actuelle est essentiellement circonscrite aux intérêts agricoles et environnementaux sans intégrer la stratégie de développement urbain de la collectivité.

En effet, il ressort de la pratique que le projet urbain des collectivités n'est que trop rarement pris en compte dans sa globalité et que l'équilibre qu'il propose entre développement et protection n'est pas perçu. Les CDPENAF donnent trop souvent des avis sur les projets qui leurs sont soumis à partir d'extraits très partiels du dossier d'élaboration du PLU, sans connaître le projet de territoire envisagé dans toutes ses composantes.

Pour éviter les blocages qui s'opposent à la libération raisonnée et équilibrée du foncier, il est proposé, dans un souci d'une meilleure appréhension de l'évolution équilibrée du territoire, d'associer systématiquement des spécialistes tant du projet urbain que du foncier et de l'aménagement rural, en intégrant les géomètres-experts aux CDPENAF, pour éclairer utilement les avis rendus.



PROPOSITION DE LOI
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME

N°	10 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION
DE LA SÉANCE

(n^{os} 21, 20)

25 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

MM. CHASSEING, DOLIGÉ, LAMÉNIE et CARDOUX, Mme DESEYNE, M. DANESI, Mme LOPEZ, M. G. BAILLY, Mme CANAYER, MM. PERRIN, RAISON, DELCROS et CANEVET, Mme IMBERT, MM. LONGEOT, VOGEL et BOUCHET, Mme TROENDLÉ, MM. FOUCHÉ, CHAIZE, NOUGEIN, GABOUTY, B. FOURNIER, MAYET et GILLES, Mme DEROCHE et MM. LEFÈVRE et D. LAURENT

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 111-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° À la première phrase du second alinéa, le mot : « conforme » est remplacé par le mot : « simple » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La commission convie obligatoirement le maire de la commune concernée pour l'examen de la délibération mentionnée au 4° de l'article L. 111-4 précité. »

II. – La seconde phrase du cinquième alinéa de l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime est supprimée.

OBJET

Ces articles ont introduit l'obligation d'obtenir un avis conforme de la CDPENAF pour les demandes de certificat d'urbanisme notamment, dans les communes dépourvues de PLU.

Malheureusement, depuis cette disposition, de nombreuses demandes de CU sont refusées malgré un avis favorable des Élus et même du Préfet.

Les Maires des petites communes rurales qui sont sollicités par des ménages souhaitant s'installer dans leur commune subissent à chaque fois un avis défavorable de cette

commission, malgré le fait que la future construction ne gêne en aucun cas un agriculteur et tout en sachant que ces communes n'ont pas de demande régulière.

Ces demandes sont refusées malgré un avis unanime du Conseil Municipal ; les élus ne sont plus du tout considérés et sous-entendu « traités d'irresponsables ».

De ce fait, ils sont totalement découragés face à ce constat.

D'autre part, il paraît nécessaire d'insérer une obligation de convier les Maires concernées à ces commissions.

Nous pouvons considérer que cette disposition impacte directement le maintien de la vie et le développement des petites communes rurales.

Par cet amendement, je propose de donner un avis simple à cette commission et ainsi redonner un pouvoir décisionnel au Préfet, comme auparavant.

PROPOSITION DE LOI

**RELATIVE À LA RÉGULATION, À LA RESPONSABILISATION ET À LA SIMPLIFICATION
DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES**



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	2 rect. bis
----------------	----------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Sagesse du Sénat
G	Défavorable
Adopté	

MM. CHAIZE, de NICOLAY, RETAILLEAU, MANDELLI et CALVET, Mme CAYEUX, M. NÈGRE, Mme LAMURE, MM. LAMÉNIE, VASPART et BOUCHET, Mme GIUDICELLI, M. de RAINCOURT, Mme CHAIN-LARCHÉ, MM. CÉSAR, P. LEROY, MAYET et PINTON, Mmes HUMMEL et DEROCHE et MM. D. ROBERT et HUSSON

ARTICLE 1ER

I. – Après l’alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ils ne sont pas effectués dans le cadre d’un covoiturage, tel qu’il est défini à l’article L. 3132-1 du présent code.

II. – Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

OBJET

La PPL prévoit d’ores et déjà l’exclusion d’un secteur : les services privés de transport.

Il n’est dès lors pas nécessaire d’inclure le vrai covoiturage pour lutter contre le faux, zone grise qui se situerait entre le vrai covoiturage et le transport public particulier de personnes.

D’ailleurs le retrait du covoiturage ne change en rien l’esprit de la loi ni la possibilité de réguler, responsabiliser ou simplifier le secteur du transport public particulier de personnes.

Les textes existants permettent déjà aux différentes autorités concernées (et notamment aux autorités judiciaires, à la DGCCRF et à l’administration fiscale) d’obtenir des plateformes de covoiturage toutes informations leur permettant de s’assurer du respect de l’encadrement applicable à cette activité.

À cet égard, le covoiturage dispose aujourd’hui d’une définition claire qui figure à l’article L. 3132-1 du code des transports :

« Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. »

Le Ministère des Finances a publié récemment une définition officielle de la notion de « partage de frais » qui clos toute interprétation exotique.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	8 rect.
----------------	---------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. CAPO-CANELLAS, Mme JOUANNO, M. MÉDEVIELLE, Mme BILLON, MM. CADIC,
BOCKEL et GUERRIAU et Mme JOISSAINS

C	Sagesse du Sénat
G	Défavorable
Adopté	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...^o Ils ne sont pas effectués dans le cadre d'un covoiturage, tel qu'il est défini à l'article L. 3132-1 du présent code.

II. – Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Cet amendement vise à exclure le covoiturage du champ de la présente proposition de loi, qui traite du transport public particulier de personnes et non du transport privé routier de personnes, catégorie à laquelle appartient le covoiturage. Le retrait du covoiturage ne change donc en rien l'esprit de la loi ni la possibilité de réguler, responsabiliser ou simplifier le secteur du transport public particulier de personnes.

Les acteurs du covoiturage craignent en effet que l'inclusion de leur activité dans le champ de la proposition de loi crée des confusions entre l'activité de covoiturage, qui est clairement définie par l'article L.3132-1 du code des transports et l'activité de transport public particulier de personnes. Ils craignent également que l'activité de covoiturage ne se trouve à terme réglementée par un décret par nature incertain et évolutif, alors que celle-ci est d'ores et déjà parfaitement bien définie et encadrée par les textes.

En effet, les textes existants permettent déjà aux différentes autorités concernées (notamment aux autorités judiciaires, à la DGCCRF et à l'administration fiscale) d'obtenir des plateformes de covoiturage toutes informations leur permettant de s'assurer du respect de l'encadrement applicable à cette activité.

À cet égard, le covoiturage dispose aujourd'hui d'une définition claire qui figure à l'article L. 3132-1 du code des transports :

« Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. »

Enfin, le ministère des Finances a publié récemment une définition officielle de la notion de « partage de frais » qui sécurise encore davantage la situation des utilisateurs de plateformes collaboratives.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	34
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme DIDIER, M. VERGÈS
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 1^{ER}

Alinéas 13 à 19

Remplacer ces alinéas par trois alinéas rédigés :

« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes.

« Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements. Ce décret en Conseil d'État détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa du présent article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaite rétablir le texte issu des travaux de l'assemblée nationale qui pose le principe dans une démarche de type RSE de responsabilisation des plateformes quelles qu'elles soient. C'est un point fondamental et intournable vu la configuration du marché T3P. De plus le décret d'application en conseil d'État va plus loin dans l'énoncé des nouvelles obligations de contrôle des conducteurs par les centrales que la liste limitative proposée par le rapporteur, cela pour faire face à la diversité des situations.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	44
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Tombé	

ARTICLE 1^{ER}

Alinéas 13 à 19

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs et les entreprises de transport qu'il met en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes. Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements. Ce décret en Conseil d'État détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa du présent article.

OBJET

Les modifications apportées par la commission du Sénat ont consisté à préciser au niveau de législatif les obligations imposées aux plateformes de mise en relation au lieu de les définir par voie réglementaire comme prévu initialement.

Or, bien que les obligations définies par la commission correspondent sur le fond aux dispositions envisagées par le Gouvernement, elles sont insuffisantes et ne permettraient pas de prévenir efficacement toute pratique illicite. Pour mémoire, les dispositions portant sur ce sujet s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre des mesures prévues par la feuille de route présentée aux professionnels le 4 avril 2016 à la suite de plusieurs semaines de concertation.

Ainsi, le Gouvernement prévoit de reprendre, au niveau le décret d'application, les points de contrôle suivants : la possession d'un permis de conduire valide, la possession de la

carte professionnelle pour les conducteurs de taxis et de VTC, les caractéristiques du véhicule pour les VTC, la validité de l'assurance du véhicule, le contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité.

Mais il prévoit également des mesures complémentaires pour répondre aux attentes des professionnels notamment vis-à-vis de la lutte contre les pratiques visant à contourner la réglementation relative à la maraude (« réservations permanentes ») et à celle relative au statut LOTI.

La mise au point de ces dispositions complexes nécessite un travail technique. Elle requiert également de mener une concertation avec les professionnels concernés.

Pour toutes ces raisons, il est préférable que ces dispositions soient précisées par voie réglementaire et il convient dès lors de rétablir le texte initial tel qu'issu de l'Assemblée Nationale en lui apportant une amélioration rédactionnelle nécessaire (ajout des termes « et les entreprises de transport » après les termes « les conducteurs »).



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N ^o	62
----------------	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...^o Un justificatif de l'assurance du véhicule utilisé ;

Après l'alinéa 17

II. – Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en voiture de transport avec chauffeur, le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure que le véhicule utilisé répond aux conditions techniques et de confort mentionnées à l'article L. 3122-4.

OBJET

Cet amendement vise à compléter, conformément aux souhaits des acteurs du secteur et aux intentions du Gouvernement, la liste des informations que les professionnels de mise en relation devront vérifier, en y ajoutant le justificatif d'assurance du véhicule et, pour les déplacements effectués en voiture de transport avec chauffeur, la conformité du véhicule avec les conditions techniques et de confort applicables aux VTC.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	41
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. PELLELAT

C	Défavorable
G	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Alinéa 18

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence.

II. – Alinéa 19

Supprimer cet alinéa.

III. – Alinéa 22

Remplacer les mots :

une centrale de réservation

par les mots :

un intermédiaire

OBJET

Cet amendement vise à améliorer la régulation sur les plateformes d'intermédiation tout en évitant de nouvelles instabilités juridiques.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	20
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Alinéa 18

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence.

II. – Alinéa 22

Remplacer les mots :

une centrale de réservation

par les mots :

un intermédiaire

III. – Alinéa 23

Remplacer les mots :

Toute centrale de réservation

par les mots :

Tout intermédiaire

IV. – Alinéa 25

Remplacer les mots :

La centrale de réservation

par les mots :

L'intermédiaire

V. – Alinéa 26

Remplacer les mots :

la centrale

par les mots :

l'intermédiaire

VI. – Alinéas 27 et 29

Remplacer les mots :

La centrale de réservation

par les mots :

L'intermédiaire

OBJET

Cet amendement a pour objet d'améliorer la régulation sur les plateformes d'intermédiation tout en évitant de nouvelles instabilités juridiques



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	35
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme DIDIER, M. VERGÈS
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 1^{ER}

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, qui fournit des prestations de mise en relation sollicite de l'autorité administrative un agrément, dans des conditions définies par voie réglementaire.

« Cet agrément est accordé sur demande de la personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation ou son représentant légal. Le demandeur doit fournir l'ensemble des informations permettant de connaître la part respective de chaque catégorie d'exploitants dans l'activité de mise en relation de la centrale de réservation et le résultat des vérifications effectuées par la centrale pour se conformer à l'article L. 3141-2.

« La personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.

« L'agrément est renouvelé chaque année si la centrale de réservation envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de l'agrément.

OBJET

Compte tenu de la saturation et des limites intrinsèques au marché des transports publics particuliers de personnes dans les grandes agglomérations, la procédure déclarative apparaît beaucoup trop souple pour permettre aux pouvoirs publics de juguler efficacement les phénomènes de surpopulation et de paupérisation des chauffeurs, les problèmes de sécurité et de qualité de service. Aussi, les auteurs de l'amendement proposent-ils de soumettre la création d'activités de mise en relation à une procédure d'agrément administratif, dans des conditions définies par voie réglementaire.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	21
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Alinéa 25

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3142-3. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de leur droit de recours contre ceux-ci.

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Alinéa 38

Remplacer les mots :

aux articles L. 3112-1 ou

par les mots :

à l'article

IV. – Alinéa 39

Supprimer cet alinéa.

OBJET

L'amendement vise à sécuriser le dispositif juridique de sanction contre les plateformes d'intermédiation pour une plus grande responsabilité de ces acteurs



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	42
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. PELLELAT

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Alinéa 25

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3142-3. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de leur droit de recours contre ceux-ci.

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Alinéa 38

Remplacer les mots :

aux articles L. 3112-1 ou

par les mots :

à l'article

IV. – Alinéa 39

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Cet amendement vise à sécuriser le dispositif juridique de sanction contre les plateformes d'intermédiation pour une plus grande responsabilité de ces acteurs.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	56
----------------	----

28 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Alinéa 35

Rétablir l'article L. 3143-1 A dans la rédaction suivante :

« Art. L. 3143-1 A. – Est puni de 300 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3141-2.

« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues au 2^o à 9^o de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2^o du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. »

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues au 2^o à 9^o de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2^o du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. »

IV. – Alinéa 37

Remplacer le montant :

15 000 €

par le montant

75 000 €

V. – Après l’alinéa 37

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le tribunal peut ordonner que sa décision soit publiée intégralement ou par extraits dans les journaux qu’il désigne, aux frais du condamné.

OBJET

Le présent amendement a pour objet de rationaliser le dispositif de sanctions prévu à l’encontre des centrales de réservation.

En premier lieu, le I rétablit le délit relatif aux manquements à l’obligation pour une centrale de vérifier que les conducteurs qu’elle met en relation respectent la réglementation et le complète par la possibilité de peines complémentaires (obligations de publicité de la décision, interdiction temporaire d’activité...).

Ensuite, le II supprime les peines d’emprisonnement, inadaptées en l’espèce, pour les remplacer par les peines complémentaires classiques applicables aux entreprises en cas d’infractions graves en matière économique.

Le III complète le délit sanctionnant le non-respect du régime déclaratif pour les centrales en prévoyant la possibilité de peines complémentaires.

Enfin, les IV et V alignent les sanctions relatives à l’interdiction pour une centrale d’empêcher un taxi de marauder sur celles relatives à l’interdiction pour une centrale d’empêcher un taxi (ou un VTC) de recourir à une autre centrale (article L. 420-6 du code de commerce). En effet, ces deux interdictions sont de la même nature et de même gravité : rien ne vient justifier de sanctionner les manquements différemment.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N°	63
----	----

2 NOVEMBRE
2016

S O U S - A M E N D E M E N T

à l'amendement n° 56 du Gouvernement

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 1^{ER}

Amendement n° 56, alinéas 1 à 4

Supprimer ces alinéas.

OBJET

Ce sous-amendement vise à supprimer le I de l'amendement, qui punit de 300 000 euros d'amende le non-respect, par les centrales de réservation, de leurs obligations de vérification des permis de conduire, justificatifs d'assurance, cartes professionnelles etc.

Il s'agit d'un montant identique à l'amende prévue pour un intermédiaire qui organise sciemment la mise en relation de passagers et de conducteurs non professionnels pour la réalisation de prestations de transport à titre onéreux. Cette amende n'est donc pas conforme au principe de proportionnalité des sanctions.

La commission préconise la mise en place d'amendes contraventionnelles exigibles à chaque manquement, plus faciles à mettre en œuvre et donc plus dissuasives.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	37
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme DIDIER, M. VERGÈS
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 1^{ER}

Alinéa 35

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3143-1A. – Est puni de 300 000 € d’amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l’article L. 3141-2.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent rétablir une disposition supprimée par la commission du développement durable. Il s’agit de compléter le dispositif de sanctions pour que le non-respect des obligations définies à l’article L. 3141-2, soit également passible de sanctions. Il s’agit de compléter le dispositif de sanctions pour que des peines contraventionnelles, dont la définition relève du pouvoir réglementaire, soient applicables aux centrales de réservation qui ne se conformeraient pas à leurs obligations de demande d’agrément, de présentation d’un contrat d’assurance et de surveillance de la bonne exécution des obligations résultant des contrats de transport.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	36
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme DIDIER, M. VERGÈS
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1^{ER}

Après l'alinéa 27

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La centrale de réservation s'assure annuellement que chaque exploitant qu'elle met en relation avec des clients dispose d'un contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité.

OBJET

Amendement de cohérence avec nos amendements précédents précisant les obligations des centrales de réservation. La question de l'assurance étant un point d'achoppement récurrent nous ne pensons pas que la précision soit redondante.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	46
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Rejeté	

ARTICLE 1^{ER}

Alinéa 32

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3142-6. – Les modalités d’application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d’État.

OBJET

Il est indispensable de conserver un décret d’application en conseil d’État et ce d’autant plus que certaines mesures de la proposition de loi, telles que les obligations déclaratives des centrales de réservation prévues à l’article L.3142-2, ont été supprimées en commission et renvoyées à un décret d’application



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N°	59
----	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Défavorable
Adopté	

ARTICLE 1^{ER}

I. – Alinéa 34

Au début, insérer les mots :

Constatation des infractions et

II. – Après l'alinéa 34

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3143 – Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités de mise en relation mentionnées dans le présent titre sont recherchées et constatées, outre les officiers et agents de police judiciaire, par les fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports et commissionnés à cet effet.

OBJET

Cet amendement vise à habiliter les fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports à rechercher et constater les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités de mise en relation, car aucune disposition n'a été prévue en ce sens. Or, il est nécessaire de prévoir des contrôles pour assurer l'efficacité du dispositif.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	45
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 1^{ER}

Alinéa 38

1^o Remplacer les mots :

, ni des conducteurs de ces entreprises

par les mots :

au sens du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du présent code

2^o Remplacer les mots :

livre I^{er} de la troisième partie du présent code

par les mots :

même livre

OBJET

Rédactionnel.

La nouvelle rédaction proposée par la Commission pour le délit sanctionnant l'organisation d'un système illégal de transport pose deux difficultés :

Elle introduit une ambiguïté entre d'une part les entreprises de transport public routier de personnes (LOTI), régies par le titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports et d'autre part le transport public particulier régi par le titre II du même livre ;

Elle crée un vide juridique au bénéfice des plateformes recourant directement aux conducteurs des entreprises « LOTI » qui pratiquent leur activité en dehors de cette entreprise c'est-à-dire en dehors de tout cadre légal. Par ailleurs, sur ce point, il ne paraît pas pertinent de traiter les conducteurs LOTI de manière différente des conducteurs de taxis ou de VTC.

Pour cette raison, le présent amendement lève l'ambiguïté susmentionnée et supprime la référence aux conducteurs LOTI.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	11 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. PELLELAT, BOUVARD, NÈGRE, LONGUET, HURÉ, LAMÉNIE, MAYET et FOUCHÉ,
Mme DUCHÊNE, M. BOCKEL, Mme BILLON et MM. MÉDEVIELLE et CIGIOTTI

C	Défavorable
G	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 2 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A et L. 3120-6 B ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – Les personnes régies par le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports peuvent, à la demande de l'autorité administrative, transmettre des documents, des informations sectorielles ou des données statistiques, à l'exclusion notamment de toute donnée à caractère personnel, concurrentielle, stratégique ou vitale pour l'activité de l'entreprise.

« II. – Les documents, informations ou données transmises par les personnes visées au I du présent article relèvent de la loi n^o 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques. Pour faciliter le traitement statistique, ils sont transmis de manière agrégée à l'autorité administrative.

« Art. L. 3120-6 B. – L'autorité administrative communique en ligne toute information publique sur le secteur du transport routier de personnes à toute personne intéressée qui en fait la demande dans le cadre de la loi n^o 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, et sous réserve du respect de la loi n^o 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, de la loi n^o 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et des secrets protégés par la loi, toute information agrégée telle que définie à l'article L. 3120-6 A du présent code afin :

« 1^o D'appréhender l'économie du secteur du transport routier de personnes ;

« 2^o D'améliorer la prise en compte des nouveaux usages par les autorités administratives dans les politiques publiques de mobilité, de lutte contre la congestion urbaine, de sécurité routière, de soutien à l'innovation, de promotion de l'emploi ou d'attractivité des territoires ;

« 3° De permettre de déterminer le nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 et de renseigner sur une base mensuelle par commune les variations de valeur de ces autorisations de stationnement. »

OBJET

Cet amendement vise à recréer un dispositif d'échange de données respectueux des droits et libertés fondamentaux.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	38 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme DIDIER, M. VERGÈS
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

C	Défavorable
G	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 2 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1^o Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;

« 2^o L'application de l'article L. 3120-6 ;

« 3^o L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« II. – L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :

« 1^o Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

« 2^o Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.

« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes avant leur transmission à l'autorité administrative.

« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.

« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :

« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.

« Art. L. 3120-7. – Il est institué un registre national à la charge des centrales de réservation, recensant les informations relatives à l'identification, la disponibilité et la géolocalisation des véhicules des conducteurs mis en relation par les professionnels relevant de l'article L. 3141-1. Ce registre a pour finalité le contrôle du respect par les conducteurs des règles fixées à l'article L. 3120-2. Ce registre peut être consulté à tout moment par l'autorité administrative pour l'application de l'article L. 3120-6 et des sanctions mentionnées à l'article L. 3124-7. »

OBJET

Les débats sur le projet de loi république numérique ont montré l'importance d'avoir accès aux données numériques. Il y a aujourd'hui une grande opacité dans ce secteur, c'est pourquoi cette disposition est fondamentale et soutenue par l'ensemble des acteurs du T3P

De plus, pour que les contrôles soient effectifs et ne conduisent pas au développement d'une concurrence déloyale, la connaissance des données relatives à l'identification, la disponibilité et la géolocalisation des véhicules est indispensable. Les auteurs de l'amendement proposent à cette fin la création d'un registre analogue à celui prévu pour les taxis à L. 3121-11-1 du code des transports.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	17
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. FILLEUL, ROUX et BÉRIT-DÉBAT, Mme BONNEFOY, M. CAMANI, Mme HERVIAUX,
MM. J.C. LEROY, MADRELLE
et les membres du Groupe socialiste et républicain

C	Défavorable
G	Favorable
Tombé	

ARTICLE 2 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-6 ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1^o Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;

« 2^o L'application de l'article L. 3120-6 ;

« 3^o L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« II. – L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :

« 1^o Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

« 2^o Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.

« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes avant leur transmission à l'autorité administrative.

« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.

« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :

« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur. »

OBJET

Les difficultés d'accès aux données du secteur du transport public particulier de personnes sont fréquemment relevées. L'article 2 de la présente proposition de loi répond à cette problématique, en organisant la transmission et la publication des informations sur ce secteur. Ainsi cet amendement a pour objet de rétablir cet article, supprimé en commission.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	47
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Tombé	

ARTICLE 2 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-6 ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1^o Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;

« 2^o L'application de l'article L. 3120-6 ;

« 3^o L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« II. – L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :

« 1^o Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

« 2^o Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.

« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes avant leur transmission à l'autorité administrative.

« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.

« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :

« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur. »

OBJET

La transmission des données des personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes est indispensable pour permettre à l'État et aux autorités délivrant les autorisations de stationnement (ADS) de réguler le secteur mais aussi d'exercer un certain nombre de compétences associées à la circulation et à l'organisation des déplacements et des transports collectifs.

Par ailleurs, l'observatoire national des transports publics particuliers de personnes en cours de création aura pour mission de mener des études afin d'améliorer la connaissance du transport public particulier de personnes. Cet observatoire établira chaque année un rapport rendant compte de l'évolution de ce secteur d'activité et ces productions seront adressées au ministre mais seront également diffusées notamment auprès des professionnels et de leurs représentants. Pour permettre à cet observatoire de remplir sa mission, la liste des informations que l'autorité administrative peut obtenir auprès des personnes intervenant dans ce secteur d'activité doit être précisée.

Dans le cadre de la procédure instituée par la directive 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de l'information, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale a été notifiée le 31 août dernier. La notification porte plus précisément sur l'article 1^{er}, sur l'article nouveau L. 3120-6 A du

code des transports créé par l'article 2 et sur l'article 8, I, 2°. Cette notification nécessite de respecter un délai de *statu quo* fixé à trois mois.

Dans ces conditions, il est proposé de rétablir l'article 2.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N ^o	58
----------------	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 2 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3120-6 A ainsi rédigé :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, dont les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, communiquent à l'autorité administrative, à sa demande, tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1^o Le contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation mentionnées au titre IV du présent livre ;

« 2^o L'application du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.

« Si nécessaire, l'autorité administrative peut imposer la transmission périodique de ces données.

« II. – Les données mentionnées au I excluent les données relatives aux passagers. Lorsqu'elles concernent des déplacements, elles sont transmises sous une forme empêchant l'identification des passagers.

« Elles sont recueillies et traitées dans le respect de la loi n^o 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les modalités d'application du présent article. »

OBJET

Cet amendement propose une nouvelle rédaction de l'article 2, avec davantage de garanties juridiques.

Il limite l'obligation de transmission à l'autorité administrative des données des acteurs du secteur du transport public particulier de personnes aux seules données nécessaires au respect de la réglementation applicable au secteur, en excluant explicitement les données relatives aux passagers.

Pour avoir des informations générales sur le secteur, le Gouvernement pourra avoir recours au dispositif de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, qui apporte des garanties juridiques en termes de proportionnalité, de confidentialité et de sécurité des données recueillies, tout en étant contraignante pour les acteurs concernés. Une amende administrative pouvant aller jusqu'à 50 000 euros est prévue pour les personnes morales refusant de procéder à la transmission de leurs données.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	23
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 3

Alinéa 6

Remplacer le mot :

faire

par le mot :

prohiber

OBJET

En permettant l'ouverture totale de la publicité *via* l'apposition de signes extérieurs sur les véhicules, les dispositions contenues dans cet alinéa contreviennent à l'article L. 121-1 du Code de la consommation relatif aux pratiques commerciales trompeuses. Selon cet article, « *une pratique commerciale est trompeuse [...] lorsqu'elle crée une confusion avec un autre bien ou service, une marque, un nom commercial, ou un autre signe distinctif d'un concurrent* ».

La disposition méconnaît manifestement que cette interdiction aboutirait inmanquablement à favoriser les plateformes qui demandent à leurs conducteurs d'afficher leur marque de manière ostentatoire — certaines compagnies de taxi, par exemple — au détriment de celles qui n'imposent rien de tel. Comme il sera, en pratique, impossible auxdits conducteurs de faire disparaître cette marque à la demande (stickers fortement collés sur les vitres), il s'ensuivra que le client ayant réservé les services d'un VTC non marqué verra arriver une voiture portant les couleurs d'une entreprise concurrente.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	43
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. PELLELAT

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 3

Alinéa 6

Remplacer le mot :

faire

par le mot :

prohiber

OBJET

En permettant l'ouverture totale de la publicité *via* l'apposition de signes extérieurs sur les véhicules, les dispositions contenues dans cet alinéa contreviennent à l'article L. 121-1 du Code de la consommation relatif aux pratiques commerciales trompeuses. Selon cet article, « *une pratique commerciale est trompeuse [...] lorsqu'elle crée une confusion avec un autre bien ou service, une marque, un nom commercial, ou un autre signe distinctif d'un concurrent* ».

La disposition méconnaît manifestement que cette interdiction aboutirait inmanquablement à favoriser les plateformes qui demandent à leurs conducteurs d'afficher leur marque de manière ostentatoire — certaines compagnies de taxi, par exemple — au détriment de celles qui n'imposent rien de tel. Comme il sera, en pratique, impossible auxdits conducteurs de faire disparaître cette marque à la demande (stickers fortement collés sur les vitres), il s'ensuivra que le client ayant réservé les services d'un VTC non marqué verra arriver une voiture portant les couleurs d'une entreprise concurrente.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N°	49
----	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 3

Alinéa 12

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Certaines catégories d'accords ou de pratiques, certains accords ou certaines pratiques, notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, peuvent être reconnus comme satisfaisant aux conditions mentionnées au premier alinéa du présent III, par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence et pour une durée ne pouvant excéder cinq ans. » ;

OBJET

Le présent amendement a pour objet de rétablir la rédaction adoptée par l'Assemblée Nationale pour la disposition régissant les dérogations à l'interdiction des exclusivités entre plateformes et conducteurs.

L'interdiction des exclusivités est un dispositif de régulation concurrentielle et visant à l'équité entre les plateformes et les conducteurs, dont la régularité au regard du droit communautaire de la concurrence et du principe de liberté d'entreprendre est subordonnée à son caractère proportionné. Pour cette raison, même si de manière générale, les pratiques en œuvre par certaines centrales, notamment les plus grosses, ne peuvent être acceptées, l'interdiction ne peut être générale et absolue.

En effet, dans certaines situations bien identifiées, les clauses d'exclusivité sont justifiées et bénéficient à la fois aux conducteurs et aux consommateurs :

Lorsqu'une nouvelle centrale cherche à investir le marché, les conducteurs sont peu intéressés à la rejoindre car elle dispose de peu de clients. Pour cette raison, la nouvelle centrale est obligée de rémunérer significativement les conducteurs si elle souhaite qu'ils travaillent pour elle de manière exclusive. Tant que la part de marché de cette centrale reste faible, ces exclusivités sont bénéfiques pour les conducteurs (rémunération accrue),

pour les consommateurs (apparition d'un nouveau service et davantage de concurrence entre centrales).

Lorsqu'une centrale exige, dans le cadre d'un service de luxe, qu'un conducteur reste disponible pour un client pendant une période de plusieurs jours, il s'agit également d'une forme d'exclusivité. Sous cette forme, elle est légitime car elle permet la mise en place de services de haute qualité pour le consommateur et garantit une rémunération accrue pour le conducteur.

La rédaction adoptée par la Commission limite la portée de ce régime d'exemption aux seuls cas de lancement d'un nouveau service. Elle fait ainsi courir le risque d'interdire des pratiques historiques bénéfiques pour l'ensemble des acteurs de la chaîne, en particulier les conducteurs.

En conséquence, le présent amendement reprend la rédaction issue de l'Assemblée Nationale, qui a été élaborée à partir des dispositifs d'exemption déjà existants, en droit national comme en droit communautaire.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	48 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 3

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...^o Au premier alinéa de l'article L. 420-6, la référence : « et L. 420-2 » est remplacée par les références : « , L. 420-2 et L. 420-2-2 » ;

OBJET

Rédactionnel.

Le présent amendement complète la liste des articles du code de commerce qui sont modifiés pour faire référence aux articles du nouveau dispositif introduit par l'article 3 de la proposition de loi : interdiction des exclusivités imposées par les plateformes aux conducteurs). La modification apportée a pour effet de rendre applicable aux manquements à cette interdiction les sanctions pénales prévues à l'article L. 420-6 du code de commerce pour non-respect du droit de la concurrence.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	14 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. PELLELAT, BOUVARD, NÈGRE, LONGUET, HURÉ, FOUCHÉ, LAMÉNIE et MAYET,
Mme DUCHÊNE, M. BOCKEL, Mme BILLON et MM. MÉDEVIELLE et CIGIOTTI

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 3 BIS

Supprimer cet article.

OBJET

La création d'un label pour les VTC offrant des prestations répondant à des normes de qualité particulières ouvre la voie à de nouveaux statuts qui vont créer des rigidités inutiles et des barrières artificielles sur le marché du transport.

Ce label va créer une discrimination et une inégalité de traitement entre tous les VTC, laissant le pouvoir à l'administration d'interpréter ce que sont des « normes de qualité particulières ».



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	26
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE 4

Rédiger ainsi cet article :

I. – L'article L. 3112-1 du code des transports est ainsi modifié :

1^o Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

2^o Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Les entreprises de transport public routier collectif mentionnées à l'article L. 3112-1 peuvent réaliser des prestations prévues à l'article L. 3120-1. Les titulaires des capacités de transport routier de personnes bénéficient d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de véhicules de transport avec chauffeur. »

II. – Les chauffeurs exerçant une activité de transport de personnes, en indépendant ou en salarié, sur un rythme partiel ou continu, depuis au moins deux mois avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, et dans le cadre d'une entreprise de transport public routier collectif mentionnée au I de l'article L. 3112-1 du code des transports, bénéficient à titre dérogatoire d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de voitures de transport avec chauffeur.

III. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur un an après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

IV. – Le II du présent article entre en vigueur trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence, fixe les mesures dérogatoires permettant aux chauffeurs mentionnés au II du présent article, n'ayant pas achevé la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route, de bénéficier d'une carte professionnelle nécessaire à la conduite d'une voiture de transport avec chauffeur.

OBJET

Cet amendement vise à fluidifier les relations sociales entre les différents acteurs du transport et à responsabiliser les acteurs



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N°	7 rect.
----	---------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. CAPO-CANELLAS et MÉDEVIELLE, Mmes JOUANNO et BILLON, MM. CADIC,
BOCKEL et GUERRIAU et Mme JOISSAINS

C	Favorable
G	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

II. - Alinéa 7

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

III. - Alinéa 9

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

OBJET

Cet amendement vise à réserver exclusivement l'activité de LOTI aux seuls véhicules comportant au minimum sept places, outre le conducteur, dans les villes de plus de 100 000 habitants.

En effet, en limitant l'activité de LOTI aux seuls véhicules comportant plus de huit places, outre le conducteur, soit neuf places, plusieurs gammes de véhicules qui ne comportent que huit places se retrouvent de fait exclues de toute possibilité d'être utilisées pour une activité de LOTI. Or, de très nombreux chauffeurs ont spécifiquement acheté ce type de véhicule de 8 places pour exercer le métier de chauffeur LOTI dans l'esprit de la loi, c'est-à-dire pour faire du transport de groupes. De la même manière, les véhicules de plus de 8 places nécessitent de disposer d'un permis D et non pas du seul permis B. Par conséquent, avec cette réglementation, de nombreux chauffeurs faisant aujourd'hui régulièrement du transport LOTI ne pourront plus exercer leur métier, faute de disposer du permis adéquat.

Il convient donc d'assouplir la réglementation relative aux LOTI en autorisant les voitures disposant de seulement sept places, outre le chauffeur, à être utilisées pour une activité de LOTI. Si une telle possibilité n'était pas ouverte, ces chauffeurs se verraient dans l'obligation de revendre leur véhicule pour en acquérir un d'une taille supplémentaire et de passer un permis D, ce qui constituerait pour eux une perte financière conséquente et une complication excessive.

Assouplir ainsi légèrement la nouvelle réglementation imposée par la présente proposition de loi permettra de conserver le principe des nouvelles restrictions souhaitées par la proposition de loi, sans pour autant pénaliser un grand nombre de chauffeurs qui se sont récemment munis de véhicules prévus pour le transport de groupes pour exercer la profession de chauffeur LOTI.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	50
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 4

Alinéas 8 et 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Les entreprises de transport public routier collectif de personnes mentionnées au II de l'article L. 3112-1 du code des transports exécutant, à la date de promulgation de la présente loi, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, disposent d'un délai d'un an pour se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports. L'activité de ces entreprises reste régie par le titre I^{er} du même livre jusqu'à soit l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, soit l'acquisition du droit d'exploiter l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 dudit code.

OBJET

En limitant à un an – à compter de la promulgation de la loi - la période transitoire prévue pour permettre aux entreprises de transport public collectif dites « Loti », concernées par l'obligation de se conformer à la réglementation du transport public particulier, le présent amendement a pour objectif de trouver un juste équilibre entre la nécessité de faire cesser au plus vite les possibilités de détournements éventuels des normes réglementaires construites pour le transport public collectif et la nécessité de laisser un délai raisonnable au sens de la jurisprudence pour ne pas être préjudiciable à une activité économique établie, depuis plus de 30 ans par exemple pour ce qui concerne les « Loti » dites traditionnelles.

Il est important de sauvegarder la place de ces PME dans l'économie française.

Il est, de plus, délicat d'inscrire une date fixe dans une proposition de loi dont on ne connaît pas par avance la date de promulgation, au risque de rendre inopérant le basculement LOTI-VTC pour des entreprises, des exploitants ou des conducteurs concernés par les mesures dérogatoires définies par la proposition de loi.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N ^o	64
----------------	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	
G	
Retiré	

ARTICLE 4

Alinéas 8 et 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports ne s'applique qu'à partir du premier jour du douzième mois suivant la promulgation de la loi aux entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, à la date de la promulgation de la loi, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

OBJET

Cet amendement fait débiter la période transitoire durant laquelle les entreprises effectuant des services occasionnels régis par la loi Loti pourront continuer leur activité dans les grandes agglomérations à la date de promulgation de la loi, et non au 1^{er} janvier 2017, pour en faciliter l'application. Il limite la durée de cette période transitoire à un an.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	12 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. PELLELAT, BOUVARD, NÈGRE, LONGUET, HURÉ, LAMÉNIÉ, MAYET et FOUCHÉ,
Mme DUCHÊNE, M. BOCKEL, Mme BILLON et MM. MÉDEVIELLE et CIGIOTTI

C	Défavorable
G	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 4

I. – Alinéa 8

Remplacer la date :

le 1^{er} janvier 2017

par les mots :

douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente loi

II. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

ne s'applique qu'à partir du 1^{er} juillet 2018

par les mots :

s'applique vingt-quatre mois après la promulgation de la présente loi

OBJET

Cet amendement vise à fluidifier les relations sociales entre les différents acteurs du transport et à responsabiliser les acteurs.

Il permettrait de faire démarrer la période transitoire 12 mois après la promulgation de la loi permettant au Gouvernement de détailler des conditions de transition pour une application de la loi 24 mois après la promulgation de la loi.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	19
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. GUERRIAU, DELAHAYE, POZZO di BORGO, CANEVET et CADIC

C	Défavorable
G	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 4

Alinéas 9 et 10

Rédiger ainsi ces alinéas :

Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, au 1^{er} juillet 2017, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, doivent se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports avant le 31 décembre 2017. L'activité de ces entreprises demeure régie par le titre I^{er} du même livre soit jusqu'à l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, soit jusqu'à l'acquisition du droit d'exploiter l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 dudit code, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2017.

III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs pendant la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route pour leur permettre de se conformer aux conditions mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports. Les entreprises mentionnées au second alinéa du II du présent article et inscrites sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code avant le 31 décembre 2017 se conforment, pour les véhicules déclarés avant cette date, aux dispositions prises en application de l'article L. 3122-4 dudit code au plus tard lors du premier renouvellement de leur inscription suivant le 31 décembre 2017.

OBJET

L'un des objectifs de la loi du 1^{er} octobre 2014, partagé par tous les acteurs, était le développement responsable du secteur du T3P. Au côté des taxis et des VTC, la croissance exponentielle des LOTI – ainsi désignés en référence à la loi d'orientation des transports intérieurs datant de 1982 – crée un déséquilibre que n'avait pas souhaité le législateur. L'utilisation – légale mais détournée – de la législation de 1982, relève d'une véritable « optimisation légale », comme on parle « d'optimisation fiscale », zone grise de l'évasion fiscale.

Pour assurer leur croissance et améliorer leur couverture du territoire, certaines plateformes de réservation ont utilisé massivement la législation LOTI, initialement destinée au seul transport collectif occasionnel. La très grande souplesse de ce régime a suffi à en assurer un développement, avec des conducteurs non professionnels, moins formés, ayant la possibilité d'utiliser tout type de véhicule.

En conséquence, un recours massif aux LOTI entraîne des transports assurés avec moins de sécurité par des conducteurs ayant suivi une formation plus courte. Sur le terrain, les embauches sont, au mieux, de façade ; en économie souterraine le plus souvent.

Le modèle économique de certaines plateformes est fondé sur un nombre exponentiel de transactions, avec des prix toujours plus bas pour s'assurer de la fidélité des consommateurs. Un tel modèle tend par essence à un nombre disproportionné de conducteurs effectuant ces transports sans leur permettre d'en vivre décemment.

La transition des capacitaires LOTI vers le régime du VTC serait une solution souhaitable.

Au vu des détournements très importants et de l'impact de telles pratiques de recours à la LOTI sur l'économie du secteur du T3P, il semble bien candide de laisser une longue période de transition aux entreprises de transport public routier collectif.

Le présent amendement propose que les entreprises de transport public routier collectif se mettent en conformité avec la loi, avec une période d'adaptation allant du 1^{er} juillet au 31 décembre 2017.

En effet, dans le cas d'entreprises exerçant leur activité en parfaite connaissance de leur détournement de la loi, nos travaux ne sauraient leur permettre au-delà du 31 décembre 2017 de poursuivre ce détournement, avec l'absolution de la représentation nationale.

Tant que les LOTI perdurent et tournent la volonté du législateur, toute l'économie du secteur du T3P est fragilisée. Par un décret en Conseil d'État, nous apportons une relative souplesse dans l'application d'une mesure qui ne fait qu'affirmer la primauté de nos lois sur la frénésie de certains pirates numériques.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	53
----------------	----

28 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Rejeté	

ARTICLE 4

Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

III – Un décret en Conseil d’État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs dont le permis est affecté par le délai probatoire prévu à l’article L. 223-1 du code de la route, pour leur permettre d’obtenir la carte professionnelle mentionnée à l’article L. 3120-2-2 du code des transports.

OBJET

Les conducteurs LOTI ne sont pas déclarés dans le registre électronique national des entreprises de transport routier (L.1421-1 du code des transports) ce qui rend inopérant la rédaction du III.

Il convient, en conséquence de rétablir, l’affirmation du caractère temporaire de la dérogation relative aux conducteurs.

L’amendement précise également que l’objet de la dérogation est de permettre aux conducteurs LOTI dont le permis de conduire est affecté du délai probatoire d’obtenir la carte professionnelle de conducteur de taxis ou de VTC, sous réserve qu’ils remplissent les conditions d’aptitude et d’honorabilité. La rédaction actuelle pourrait laisser croire que le délai probatoire permet de déroger à ces conditions, ce qui n’est pas l’intention de la disposition : les conditions d’aptitude seront vérifiées selon les règles de droit commun (équivalence ou examen) et, au regard des enjeux de sécurité pour les consommateurs, il ne pourra être dérogé aux conditions d’honorabilité.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N°	60
----	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Défavorable
Adopté	

ARTICLE 4

Alinéa 10

1° Après le mot :

fixe

insérer les mots :

, pour une durée limitée,

2° Remplacer les mots :

second alinéa du II, déclarés avant le 1^{er} janvier 2017

par les mots :

II du présent article

OBJET

Cet amendement vise à préciser que les mesures dérogatoires prévues pour les conducteurs en période probatoire de permis seront mises en place de façon temporaire, et à supprimer, par coordination, la référence à la date du 1^{er} janvier 2017.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N°	57
----	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 4

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par le mot :

assises

OBJET

Amendement d'harmonisation rédactionnelle



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	51
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Rejeté	

ARTICLE 4

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

IV. – L'obligation de répondre à des critères techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules déclarés par les entreprises mentionnées au II du présent article lors de leur inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du code des transports. Elle leur est applicable pour tout véhicule supplémentaire déclaré postérieurement à l'inscription susmentionnée et, pour l'ensemble des véhicules déclarés, à compter du premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises sur ce registre.

OBJET

Amendement de cohérence avec la nouvelle rédaction du II du présent article qui consiste à supprimer toute mention de date fixée dans la loi pour le basculement des LOTI en VTC.

L'amendement vise également à bien préciser le champ de la dérogation pour les véhicules : ne peuvent déroger aux caractéristiques techniques imposées aux véhicules VTC que les véhicules déclarés par les anciens LOTI au moment de leur inscription au registre VTC.

Tout véhicule supplémentaire déclaré pendant la période de validité de l'inscription devra être conforme aux obligations VTC et l'ensemble du parc devra être conforme à ces mêmes obligations au plus tard lors du 1^{er} renouvellement de l'inscription de l'entreprise au registre VTC.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, rapport 60)

N°	61
----	----

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. RAPIN

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

ARTICLE 4

Alinéa 11, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

L'obligation de répondre à des conditions techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules déclarés par les entreprises mentionnées au II du présent article lors de leur inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, lorsque cette inscription intervient avant le premier jour du douzième mois suivant la promulgation de la loi.

OBJET

Amendement rédactionnel et de coordination



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	5 rect. bis
----------------	----------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Sagesse du Sénat
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

MM. CHAIZE, NÈGRE, MANDELLI, VASSELLE et VASPART, Mme HUMMEL, MM. HURÉ, COMMEINHES et MILON, Mme LAMURE et MM. MASCLÉ, P. LEROY, LAMÉNIE, BOUCHET, REVET, CHASSEING, POINTEREAU, D. ROBERT et HUSSON

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 4

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 3120-2 est abrogé ;

2° Au I de l'article L. 3124-12, les mots : « au I et » sont supprimés.

OBJET

En l'état actuel de sa rédaction, les dispositions de la présente proposition de loi pourraient *de facto* rendre impossible les prestations de services de transport partagé, qui ne bénéficient aujourd'hui d'aucune définition juridique spécifique (et sont aujourd'hui contraintes en conséquence de s'inscrire dans le régime des services occasionnels).

Aussi, cet amendement vise à supprimer l'interdiction de la tarification à la place pour le transport public particulier afin de s'assurer que des prestations de services de transport partagé puissent toujours être offertes aux usagers.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	16 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

C	Favorable
G	Sagesse du Sénat
Adopté	

MM. ARNELL, MÉZARD, AMIEL, BARBIER, BERTRAND, CASTELLI, COLLIN, COLLOMBAT, ESNOL, FORTASSIN, GUÉRINI et HUE, Mmes JOUVE, LABORDE et MALHERBE et
MM. REQUIER et VALL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 4

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Services de mobilité d'utilité sociale

« Art. L. 3133-... – Les associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association ou inscrite au registre des associations en application du code civil local applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle peuvent organiser des services de mobilité au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

« Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association de demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

OBJET

Cet amendement vise à favoriser le développement d'une offre de transport au bénéfice des familles en situation de précarité ou d'isolement. Cela répond à un engagement du gouvernement visant à favoriser, dans les territoires ruraux ou enclavés, le développement de nouveaux services de mobilité d'utilité sociale, en s'appuyant notamment sur le tissu associatif.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	54
----------------	----

28 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 4

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1^o Après l'article L. 3511-2, il est inséré un article L. 3511-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 3511-3. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion. » ;

2^o Après l'article L. 3521-2, il est inséré un article L. 3521-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3521-2-1. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Mayotte. » ;

3^o Après l'article L. 3551-1, il est inséré un article L. 3551-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3551-1-1. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

OBJET

En Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les conditions géographiques, ainsi que le niveau d'organisation des transports collectifs sont particuliers et ne justifient pas la modification du régime juridique des « LOTI » proposée dans la présente proposition de Loi.

Compte tenu des compétences locales en matière de transport routier, l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin. La modification de cet article L. 3112-1 n'y trouvera donc pas effet sans qu'il soit nécessaire de le préciser.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	28
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 5

Rédiger ainsi cet article :

Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o L'article L. 3122-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-4. – Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-8. Les véhicules répondent à des conditions techniques et de confort qui sont identiques à celles des taxis et qui sont définies par voie réglementaire. » ;

2^o L'article L. 3122-7 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-7. – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle constatées par la réussite à un examen théorique, accessible à tous et proportionné dont l'organisation est libre, régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative qui en assurent la conception et la correction. Ces conditions sont définies par décret en Conseil d'État, pris après l'avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

3^o L'article L. 3122-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-8. – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur est subordonné à la délivrance immédiate d'une carte professionnelle par l'autorité administrative sur simple présentation de l'attestation de réussite à l'examen prévu par l'article L. 3122-7 » ;

4^o Sont abrogés :

a) L'article L. 3122-9 ;

b) La section 3 du chapitre I^{er} ;

5° L'article L. 3120-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les entreprises de transport public routier collectif mentionnées à l'article L. 3112-1 et les entreprises mentionnées aux articles L. 3121-1, L. 3122-1 et L. 3123-1 peuvent réaliser les prestations prévues au premier alinéa. »

OBJET

Cet amendement vise à assurer la meilleure régulation du législateur sur les flux entrants dans les professions de conducteur de taxi et de VTC, tout en simplifiant les régimes juridiques ou le travail du pouvoir réglementaire.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	13 rect.
----------------	-------------

2 NOVEMBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. PELLELAT, BOUVARD, NÈGRE, LONGUET, CHAIZE, HURÉ, MAYET et FOUCHÉ,
Mme DUCHÊNE, M. BOCKEL, Mme BILLON et MM. MÉDEVIELLE et CIGIOTTI

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 5

Rédiger ainsi cet article :

Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o L'article L. 3122-7 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-7. – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle constatées par la réussite à un examen théorique, accessible à tous et proportionné dont l'organisation est libre, régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative qui en assurent la conception et la correction. Ces conditions sont définies par décret en Conseil d'État, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

2^o L'article L. 3122-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-8. – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur est subordonné à la délivrance immédiate d'une carte professionnelle par l'autorité administrative sur simple présentation de l'attestation de réussite à l'examen prévu par l'article L. 3122-7. »

OBJET

Cet amendement vise à assurer une meilleure régulation par le législateur des flux entrants dans les professions de conducteur de taxi et de VTC, tout en simplifiant les régimes juridiques ou le travail du pouvoir réglementaire. L'amendement précise que l'examen est théorique, accessible à tous et proportionné, et que son organisation est régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	39
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme DIDIER, M. VERGÈS
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

C	Défavorable
G	Favorable
Rejeté	

ARTICLE 5

Alinéa 4

Rétablir l'article L. 3120-2-1-1 dans la rédaction suivante :

« Art. L. 3120-2-1-1. – Les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route.

« Ces examens sont organisés de manière à permettre à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes. À cette fin, le nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite sont rendus publics au plus tard un mois après chaque session. » ;

OBJET

Il s'agit par cet amendement de rétablir l'équilibre trouvé par l'auteur de la proposition de loi, équilibre approuvé par l'ensemble de la profession.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	52
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Le Gouvernement

C	Défavorable
G	Favorable
Rejeté	

ARTICLE 5

Alinéa 4

Rétablir l'article L. 3120-2-1-1 dans la rédaction suivante :

« Art. L. 3120-2-1-1. – Les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route.

« Ces examens sont organisés de manière à permettre à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes. À cette fin, le nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite sont rendus publics au plus tard un mois après chaque session. » ;

OBJET

Le présent amendement a pour objet de rétablir une disposition adoptée par l'Assemblée Nationale qui encadre les conditions dans lesquels les examens professionnels se déroulent.

Les modalités de déroulement de ces examens ont suscité de nombreux débats et craintes de la part des acteurs du secteur. C'est la raison pour laquelle, l'Assemblée Nationale, avec un avis favorable du Gouvernement, a tenu à apporter un certain nombre de garanties :

Les examens poursuivront un objet de sécurité et ne seront pas l'occasion d'imposer des obligations injustifiées pour empêcher artificiellement l'accès à la profession ;

Les conditions d'organisation garantissent à tous ceux qui le souhaitent de tenter l'examen dans de bonnes conditions ;

Les principales statistiques relatives aux examens seront publiques.

Pour toutes ces raisons, le présent amendement rétablit cette mesure qui traduit un point d'équilibre voulu par le Gouvernement.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	32 rect.
----------------	-------------

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...°) L'article L. 3122-9 ;

OBJET

Cet amendement a pour objet de supprimer l'ajout, par la loi de 2014 relative aux taxis et VTC, d'une obligation pour le conducteur de VTC de retourner, dès sa prestation effectuée, au lieu d'établissement de l'exploitant du véhicule ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé.

Une telle obligation, au-delà de son caractère non réaliste, est en contradiction fondamentale avec les objectifs ambitieux de la France en matière d'efficacité énergétique et de lutte contre le réchauffement climatique. Ces dispositions sont en effet contraires à l'esprit et à la lettre de la Charte de l'environnement mais aussi de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Obliger les conducteurs de VTC à multiplier les trajets à vide revient en effet à provoquer de multiples émissions supplémentaires de CO² dans l'atmosphère.

Ces dispositions font également peser une charge financière disproportionnée sur les exploitants de VTC et ajoutent une grande complexité à la poursuite de leur activité, pénalisant également le consommateur. L'atteinte portée à la liberté du commerce apparaît en outre injustifiable. En faisant peser des contraintes inutiles sur le développement des VTC et des emplois qu'ils créent, et ceci sans que leurs concurrents sur le marché de la réservation préalable soient soumis aux mêmes contraintes.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI

TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	30
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 1^o du III de l'article L. 3120-2 du code des transports est abrogé.**OBJET**

Les nouvelles technologies permettant d'informer le client, avant la réservation préalable, ne remettent pas en cause le monopole de la maraude réservé aux taxis, qui leur permet d'être directement hélés sur la voie publique par un client en recherche immédiate d'un taxi, sans avoir recours à un intermédiaire technologique.

L'interdiction introduite par la loi du 1^{er} octobre 2014 de présenter simultanément la localisation et la disponibilité d'un VTC dans une application mobile, a suscité beaucoup de débat et d'interrogation de la part des acteurs traditionnels qui, pour l'essentiel, interprètent cette disposition comme une interdiction de l'usage des applications mobiles par les VTC. Sa suppression serait salutaire pour rétablir l'ordre public et clarifier l'étendue de l'activité de maraude qui est le seul monopole légal des taxis, à l'exclusion de l'activité de transport public particulier de personnes sur le marché de la réservation préalable en ayant notamment recours à des plateformes d'intermédiation.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	3
----------------	---

24 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. COMMEINHES

C	Défavorable
G	
Non soutenu	

ARTICLE 7

Alinéa 5, première phrase

Supprimer les mots :

et du véhicule mentionné à l'article L. 3121-1 du présent code

OBJET

L'article 7 modifie une "erreur de rédaction" de la loi Thévenoud du 1^{er} octobre 2014, obligeant les détenteurs d'une licence à l'exploiter personnellement. Ce qui nécessitait que certains acteurs se séparent de leur salarié ou de leur locataire gérant. En revanche, il précise que le titulaire de la licence doit fournir le véhicule de travail dans le cadre de la location-gérance. La fin de la location et la mise en place de location gérance des autorisations de stationnement prévues dans la loi de 2014 représente donc une plus grande professionnalisation du secteur. Néanmoins, le présent amendement souligne les effets de l'obligation de location d'un véhicule équipé comme le prévoit le présent texte avec l'autorisation de stationnement. En effet, dans cette disposition, la seule différence entre la location actuelle et la location gérance se trouve dans le paiement des cotisations sociales et une inscription en Chambre des Métiers. Les clauses abusives de contrats sont à craindre d'autant que le locataire-gérant n'aura plus le libre choix de son véhicule et de ses équipements, ni de ses fournisseurs. Face à l'organisation d'un secteur devenu concurrentiel, l'accent de cette loi doit être mis sur la responsabilisation du chef d'entreprise, qu'il soit Taxi ou VTC. Tel est l'objet de cet amendement.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	33
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

Mme MONIER

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7 BIS

Après l'article 7 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début du quatrième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, sont insérés les mots : « Dans ce dernier cas, ».

OBJET

Cet amendement précise que le quatrième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports ne se rapporte qu'au cas prévu au 3ème alinéa concernant les bénéficiaires de la dérogation liée à l'inaptitude physique.

Cette interprétation correspond à la volonté du législateur car ces deux alinéas ont été introduits par l'article de 80 de la loi 2002-73 du 17 janvier 2002 et a été confirmée par le Tribunal Administratif de Grenoble dans son avis du 16 décembre 2009 faisant suite à une demande du Préfet de l'Isère.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	31 rect.
----------------	-------------

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	Demande de retrait
Rejeté	

ARTICLE 8

I. – Après l’alinéa 5

Insérer six alinéas ainsi rédigés :

...° L’article L. 3121-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1. – Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d’équipements spéciaux, d’un compteur connecté qui enregistre toutes les transactions et transmet automatiquement ces données à l’autorité administrative, ainsi que d’un terminal de paiement électronique fonctionnel qui accepte tout paiement, et dont le propriétaire ou l’exploitant est titulaire d’une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d’effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages. » ;

...° L’article L. 3121-1-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1-1. – Des signes distinctifs et une couleur unique de ces véhicules automobiles sont imposés à l’ensemble des taxis par l’autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement mentionnées à l’article L. 3121-1 à compter du lendemain de la promulgation de la loi n^o ... du ... relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le domaine du transport public de voyageurs. » ;

...° Après l’article L. 3121-1-1, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1-2. – Le non-respect des obligations résultant de la présente section est sanctionné en application de l’article L. 3124-2. » ;

II. – Après l’alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L’article L. 3124-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3124-2. – En cas de violation par un conducteur de taxi de la législation, notamment les articles L. 3121-1 et L. 3121-1-1, et de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. » ;

OBJET

La transition numérique, économique et sociale des chauffeurs de taxis passera par l'évolution des pratiques et des usages selon des standards largement partagés par les consommateurs.

Cet amendement vise à compléter les équipements embarqués à bord des voitures de taxis afin de leur permettre de tracer l'ensemble des transactions réalisées à bord du véhicule (qu'elles soient payées en argent liquide ou en carte bancaire) grâce à un compteur connecté qui enregistre toutes les transactions et les transmet à l'administration, notamment fiscale. Un tel dispositif a le mérite de réduire considérablement le risque de fraude fiscale et de sous-déclaration des revenus d'activité.

Il vise également à préciser l'obligation de terminal de paiement électronique, introduite par la loi du 1^{er} octobre 2014, mais qui n'est pas encore généralisée dans l'ensemble des taxis.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	29 rect.
----------------	-------------

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

M. BOUVARD

C	Défavorable
G	
Retiré	

ARTICLE 8

I. – Après l’alinéa 5

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° L’article L. 3121-1 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

b) Sont ajoutés deux paragraphes ainsi rédigés :

« II. – Les détenteurs d’une carte professionnelle pour l’exercice de l’activité de conducteur de taxi prévue à l’article L. 3121-10 bénéficient d’une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de véhicules de transport avec chauffeur. Ils peuvent effectuer les prestations prévues à l’article L. 3120-1 avec le même véhicule sous réserve que les équipements spéciaux mentionnés au I du présent article ne soient pas utilisés ou visibles.

« III. – Les autorisations de stationnement prévues au I du présent article ne peuvent être louées ou exploitées à titre onéreux par une personne qui n’est pas le titulaire désigné par l’autorité administrative. Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite. Les dispositions du présent alinéa sont d’ordre public. »

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II de l’article L. 3221-1 du code des transports entre en vigueur un an après la date d’entrée en vigueur de la présente loi.

OBJET

Cet amendement vise à mettre un terme à la plus grande paupérisation qui sévit depuis des années dans le secteur du transport public particulier de personnes : la possibilité pour un titulaire d’une ADS de la « louer » à un détenteur d’une carte professionnelle de taxi.

Il propose également d'attribuer automatiquement des cartes professionnelles VTC à tout détenteur d'une carte professionnelle de taxi afin d'offrir une alternative économique viable aux actuels taxis-locataires et d'intégrer ces derniers dans la croissance du secteur du transport public particulier de personnes, tout en évitant de devoir supporter de nouveaux coûts liés à l'achat ou à la location d'un autre véhicule.



DIRECTION
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n^{os} 61, 60)

N ^o	18
----------------	----

27 OCTOBRE
2016

A M E N D E M E N T

présenté par

MM. FILLEUL et ROUX

C	Favorable
G	Favorable
Adopté	

ARTICLE 8

I. – Après l’alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À l’article L. 3121-1, les mots : « et d’un terminal de paiement électronique, » sont supprimés ;

II. – Alinéa 7

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

6° L’article L. 3121-11-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-11-2. – Pour toutes les courses réalisées par un taxi, quel que soit le montant du prix, le passager peut payer dans le véhicule par carte bancaire. » ;

OBJET

Cet amendement a pour objet d’adapter l’article 2 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Cet article, qui rend obligatoire la mise à disposition d’un terminal de paiement par carte bancaire dans tous les taxis, fait parfois l’objet de détournement.

Ainsi cet amendement, afin de pleinement répondre à l’objectif fixé par la loi de 2014, remplace l’obligation de présence d’un terminal de paiement par une obligation de résultat prévoyant que le passager peut payer par carte bancaire.